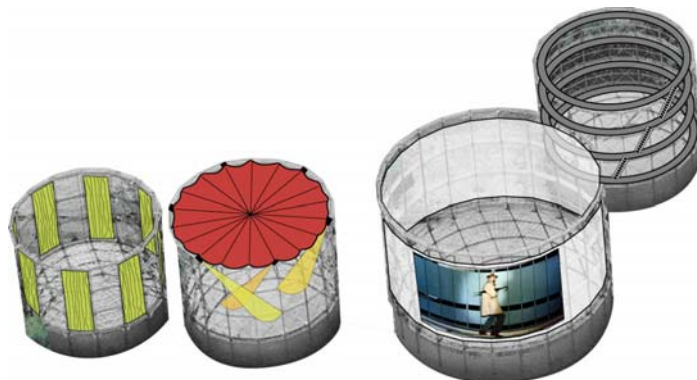




Hinc patriam sustinet

Instituto Superior de Agronomia
Universidade Técnica de Lisboa



Circunstância e oportunidade do Espaço em Aberto na cidade de Lisboa

Metodologia e processo do projecto em arquitectura paisagista

Miguel Maria Mourão de Brito

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitectura Paisagista

Orientadora: Professora Doutora Maria Teresa Amaro Alfaiate

Júri:

Presidente: Doutor Francisco Manuel Cardoso de Castro Rego, Professor Associado do
Instituto Superior de Agronomia, Universidade Técnica de Lisboa

Vogais: Doutora Maria Manuela Cordes Cabêdo Sanches Raposo de Magalhães,
Professora Auxiliar Aposentada do Instituto Superior de Agronomia da
Universidade Técnica de Lisboa
Doutora Maria Teresa Amaro Alfaiate, Professora Auxiliar do Instituto Superior
de Agronomia, Universidade Técnica de Lisboa

Lisboa, 2011

AGRADECIMENTOS

E primeiro lugar gostaria de agradecer à minha orientadora Professora Doutora Maria Teresa Alfaiate pela enorme paciência, acompanhamento, determinação e sugestões sobre o trabalho.

Um agradecimento especial à minha colega e grande amiga Maria João Vicente pela colaboração no desenvolvimento do tema e na realização da metodologia e circunstância dos Espaços em Aberto da cidade de Lisboa.

Agradeço aos Professores Doutores Sofia Morgado e Fernando Nunes da Silva pelas sugestões e comentários sobre este trabalho.

Agradeço aos meus colegas e amigos Ana Mendes, Luís Brum e Ricardo Ribeiro pelo apoio e amizade.

Agradeço à Inês Oliveira pelo carinho, companhia e ajuda prestada ao longo do trabalho.

Agradeço a toda a minha família pela confiança e amizade, ao Pedro Machado e, em particular, à minha irmã Ana Marta Brito por todo o acompanhamento e suporte.

Por último agradeço aos meus pais Isabel Mourão e Miguel Brito pela tolerância, motivação e educação que me proporcionaram.

RESUMO

Na cidade de Lisboa existem inúmeros espaços indefinidos, desactivados da estrutura urbana no momento presente e que podem vir a cumprir funções de grande importância ecológica, social, cultural e até económica no contexto metropolitano. Para designar o conjunto destes espaços, geralmente subaproveitados, é proposto o conceito de Espaços em Aberto.

Procedeu-se à análise da circunstância dos Espaços em Aberto pensando-os como organismos mutáveis da cidade, por não possuírem uma identidade, forma ou usos encerrados, e considerando-os espaços ideais para a regeneração urbana e a expressão da sociedade contemporânea. Para esta análise, para além da pesquisa conceptual, da revisão de projectos de natureza similar e da cartografia, utilizou-se o percurso pedonal como meio privilegiado de experienciar, contextualizar e diferenciar os Espaços em Aberto, com a finalidade de descobrir oportunidades e conceber propostas de intervenção. Esta metodologia permitiu equacionar e integrar como pressupostos conceptuais as variações espacio-temporais e as dinâmicas da paisagem, quer ao nível dos sistemas naturais quer culturais.

Foram analisados com maior detalhe os Espaços em Aberto que acompanham a Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa, pela sua posição estratégica na cidade e diversidade de situações atravessadas, e definiram-se oportunidades para 3 secções, com base na circunstância e nas qualidades específicas e únicas que apresentam. Para cada uma destas 3 secções projectaram-se propostas de intervenção, entendendo-as como processos permanentemente em avaliação e evolução e perspectivando a participação das várias entidades e comunidades urbanas, enquanto elemento fundamental na sua recreação.

Palavras-chave: Espaços em Aberto, Lisboa, paisagem, percurso pedonal, projecto.

ABSTRACT

In Lisbon there are many spaces that are undefined, deactivated from the urban structure in the present moment and that can fulfill major ecological, social, cultural and economic functions in the urban context. To give a generic name for all of these often underutilized spaces we proposed the concept of “Espaços em Aberto – A space open to whatever and whenever”.

The conditions of “Espaços em Aberto” were analyzed bearing in mind that they are changing “organisms” that lack an identity, form or closed uses, and considering them ideal spaces for the urban regeneration and for the expression of the contemporary urban society. For this analysis, in addition to the conceptual research, the over viewing of projects with similar nature and maps, we used the pedestrian route as a privileged way to experience, contextualize and differentiate the “Espaços em Aberto”, in order to identify opportunities and design interventions. This methodology allowed to process and to integrate as conceptual assumptions the time-space variations and the dynamics of the landscape, both at the natural and cultural systems level.

We analyzed in greater detail the “Espaços em Aberto” in the Railway Internal Belt of Lisbon, for its strategic position in the city and diversity of the situations crossed, and we set up opportunities for three sections, based on the circumstances and the specific and unique qualities they represent. For each of these three sections an intervention proposal was projected, understanding it as a process, permanently in evaluation and evolution, and looking ahead the participation of the various entities and urban communities as fundamental elements for its recreation.

Keywords: “Espaços em Aberto”, landscape, Lisbon, pedestrian path, project design.

EXTENDED ABSTRACT

With the growing size of cities, inhabitants are often away from the natural areas and of other spaces that can play a vital role in human development and society. On the other hand, the technological development associated with the virtual world tends to keep the perception of the citizen away from the space that surrounds him. In Lisbon there are many undefined spaces that are underutilized and can fulfill major ecological, social, cultural, and even economic functions when activated. To designate the set of spaces at least partially known and named on different ways by different authors, and after literature review and reflection on personal communications, is the concept of “Espaços em Aberto”. A space open to whatever and whenever. The advantages deriving from the appropriate use of these spaces becomes particularly important at the present as a result of economic difficulties and need for environmental optimization and conscience. The use of these spaces can also contribute for environmental education and the contact of the inhabitants with nature and culture or other places different from those where they live or routinely move.

The condition of “Espaços em Aberto” was analyzed considering that they are changing “organisms” that lack an identity, form or closed uses, in a particular moment of landscape evolution, and considering the space excellent for the expression of the society. For this analysis, in addition to the literature and maps, we used the pedestrian route as a way to experience, contextualize and differentiate them, in order to identify opportunities and design interventions.

The developed methodology was appropriated to the subject of study, in a permanent coordination between what was observed and experienced on-site and the geographic and social information researched, explored based on cartography and iconography. This combination is reflected in the various drawings presented, and the assembly of the structural arguments of the intervention is reflected in the way these designs are expressed and sequenced.

The work required a horizontal reading that relates the “Espaços em Aberto” in the context of Lisbon, and a vertical reading that detailed and apprehended them intrinsically in order to achieve the criteria that characterizes and differentiates them. The description and analysis of “Espaços em Aberto” (vertical reading) was structured based on the experience of the course and recognition of the landscape, on the qualities of “Espaços em Aberto”, and biophysical, ecological and cultural aspects.

It was concluded on the difficulty to typify the “Espaços em Aberto” in the city of Lisbon because each space has its own peculiarities and depends on the surrounding context, but it was possible to distinguish them based on their last transformation, or not transformation - permanence. The methodology included a process of instrumentalization whose purpose was to provide the necessary tools to implement the principles capable of launching a structural matrix, that informs in general lines the physical and cultural point of view of the spaces in parallel with the mechanisms of appropriation, thus, preparing the way for the activation of the spaces and the subsequent urban development.

We analyzed in greater detail the “Espaços em Aberto” in the Railway Internal Belt of Lisbon (LFCIL), that was differentiated in sections 6 (Alcântara Mar, Vale de Alcântara, Planalto/Centro, Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata). The methodology for the study of opportunities in the LFCIL’s “Espaços em Aberto” went through three stages. In first place, with perception and analysis of the “Espaços em Aberto” we search for the human, geophysical and space qualities of the landscape and for the potentials and restrictions that are inherent to themselves. Secondly, we proposed a structure able of binding, articulating, prioritize and simultaneously enhance the opportunity of “Espaços em Aberto”. This structure arise from the qualities and functions as a tool for activating and catalyzing potential changes. Finally we established a bridge between the perception and analysis, and the potential / constraints of the spaces, through an intervention program and three possible representative interventions.

This program included 3 sections of LFCIL Vale Central de Chelas, Marvila and Braço de Prata. For each, a proposal for the structure of existing and projected paths to maximize the contact with the “Espaços em Aberto” and the qualities of the landscape was underlined, and secondly, a program set of strategic operations was established including the opportunity, the implementation of the access structure, the spatial and temporal constraints to implement the opportunity, the place where the intervention is a priority and the intervention processes.

In section Olaias / Chelas was concluded, given the ecological characteristics of the Chelas Valley and the need to supplement the income of poor householders, about the opportunity to intervene in order to develop urban gardens. In section Marvila with its infrastructure of rural natural environment, and the likelihood of involvement of the population, it was proposed to set up an intervention process to develop a community space in the Quinta dos Alfinetes with educational, recreational, street market, leisure or other uses that become even more up to date. In the section of Braço de Prata where are located the abandoned Portuguese gas company gas-o-meters, and other industrial infrastructures, it was concluded about the opportunity to reclaim the space for recreational, artistic and cultural uses.

Keywords: “Espaços em Aberto”, landscape, Lisbon, pedestrian path, project design.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	i
RESUMO	ii
ABSTRACT	iii
EXTENDED ABSTRACT	iv
ÍNDICE.....	vi
ÍNDICE DE QUADROS	ix
ÍNDICE DE FIGURAS	x
1. INTRODUÇÃO	1
1.1. Enquadramento.....	1
1.2. Pertinência do tema	2
1.3 Carácter operativo do estudo.....	2
1.4. Objectivos.....	3
2. METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO	4
2.1. Opções metodológicas e estruturais do trabalho	4
2.2. A experiência da paisagem.....	5
2.3. A cinestesia da paisagem - o movimento induzido pelo movimento do observador e o movimento próprio implícito.	7
2.4. A sistematização da paisagem	8
3. CIRCUNSTÂNCIA DOS ESPAÇOS EM ABERTO	9
3.1. Conceitos e terminologia.....	9
3.2. Delimitação e contextualização da área de estudo	14
3.2.1. Contextualização do percurso	14
3.2.1.1. As vias como continuidades geradoras de discontinuidades	14
3.2.1.2. Crescimento e consolidação da cidade de Lisboa	15
3.2.2. Delimitação da área de estudo - o trilho, o limite e o seccionamento	16

3.3. Descrição e análise dos Espaços em Aberto	20
3.3.1. Experiência do percurso e reconhecimento da paisagem	20
3.3.2. Influência da evolução urbana nas qualidades dos Espaços em Aberto	30
3.3.3. Aspectos biofísicos e antropológicos.	34
3.4. Critérios de diferenciação dos Espaços em Aberto da cidade	35
4. OPORTUNIDADE DOS ESPAÇOS EM ABERTO NA LINHA FERROVIÁRIA DE CINTURA INTERNA DE LISBOA - SUB-ESPAÇO DE ESTUDO.....	38
4.1. Objecto de estudo	38
4.2. Análise, síntese e selecção de qualidades	40
4.2.1. Percepção e análise	40
4.2.1.1. Sistemas lineares e movimento: linha nas linhas.....	41
4.2.1.2. Sistema de referências.....	44
4.2.1.3. Sistemas ecológicos.....	45
4.2.1.4. Sistema de usos	46
4.2.2. Síntese.....	49
4.2.2.1. Carácter dos espaços.....	49
4.2.2.2. Fluxos naturais e humanos	53
4.2.3. Selecção das Qualidades para a área mais restrita de estudo.....	55
4.2.3.1. Qualidades espaciais e culturais e o contexto socioeconómico	56
4.2.3.2. Concentração de potenciais	65
4.3 Programa e dinâmicas da proposta de intervenção	67
4.3.1. Estrutura	67
4.3.2. Estratégias operativas	70
4.3.2.1. Oportunidades	70
4.3.2.2. Implementação da estrutura de acesso	75
4.3.2.3. Condicionantes espaciais e temporais das oportunidades nos espaços.....	77
4.3.2.4. Espaços de intervenção prioritária	79
4.3.2.5. Processos de intervenção nos espaços.....	81
4.3.3. Dinâmicas da proposta de intervenção em três Espaços em Aberto na Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa	82
4.3.3.1. Vale, na Secção Vale Central de Chelas	82

4.3.3.2. Terreno da Quinta dos Alfinetes, na Secção Marvila	87
4.3.3.3. Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal, na Secção Braço de Prata.....	94
4.4. Síntese das qualidades existentes e propostas	98
5. CONCLUSÕES	100
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	102
ANEXOS.....	1
Anexo 1. Aspectos biofísicos e antropológicos dos Espaços em Aberto no percurso em Lisboa	2
Anexo 2. Percepção e análise dos Espaços em Aberto que acompanham a LFCIL: Sistemas lineares, de referências, ecológicos e de usos	12
Anexo 3. Registo fotográfico das três secções programadas: Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata	23

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 3.1. Critérios de diferenciação dos Espaços em Aberto da cidade.	35
Quadro 4.1. Potenciais culturais, espaciais e sócio-económicos das secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.	72
Quadro 4.2. Oportunidade das secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.	73
Quadro 4.3. Implementação da Estrutura nas secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.	75
Quadro 4.4. Acções e processos de intervenção nas secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.	82
Quadro 4.5. Revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam o Vale de Chelas, Secção Vale Central de Chelas.	82
Quadro 4.6. Revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam a Quinta dos Alfinetes, na Secção Marvila.	87
Quadro 4.7. Revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam o espaço dos Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal, na Secção Braço de Prata.....	94

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 3.2. Trilho do percurso pedonal em Lisboa.....	17
Figura 3.3. Limite da área de estudo e seccionamento.	18
Figura 3.4. Síntese das Qualidades	21
Figura 3.5. Representação da experiência do percurso no Vale de Chelas.....	22
Figura 3.6. Representação da experiência do percurso na Área Industrial Poente.	23
Figura 3.7. Representação da experiência do percurso na Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa.	24
Figura 3.8. Representação da experiência do percurso na Segunda Circular.	25
Figura 3.9. Representação da experiência do percurso no Vale de Alcântara.....	26
Figura 3.10. Apropriação.....	29
Figura 3.11. Grau de influência de cada critério em cada secção.....	37
Figura 4.1. Objecto de estudo: conjunto dos Espaços em Aberto que acompanham a Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa, dentro de um limite próprio e diferenciados segundo seis secções.....	38
Figura 4.2. Síntese - Carácter	50
Figura 4.3. Síntese - Fluxos Naturais e Humanos	54
Figura 4.4. Qualidades - Secção Vale Central de Chelas.....	57
Figura 4.5. Vertente e encosta do Vale Central de Chelas (à esquerda) e intersecção da LFCIL com a Linha Vermelha da Rede Metropolitana (à direita).	58
Figura 4.6. Qualidades - Secção Marvila.	60
Figura 4.7. Entrada da Quinta dos Alfinetes (à esquerda) e Mirante da antiga Quinta da Inauguração (à direita).....	61
Figura 4.9. Antigos Armazéns da Soc. Vinícola Abel Pereira da Fonseca (à esquerda) e Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal (à direita).	62
Figura 4.8. Qualidades - Secção Braço de Prata.....	63
Figura 4.10. Concentração de Potenciais.	66
Figura 4.11. Estrutura.....	69
Figura 4.12. Perfil do percurso em cada secção.....	70
Figura 4.13. Condicionantes temporais e espaciais das oportunidades nos espaços.	78
Figura 4.14. Espaços de intervenção prioritária.....	80
Figura 4.15. Desenhos da proposta para o Vale de Chelas, na Secção Vale Central de Chelas: Plano Geral, Isométrica e Perspectiva	85
Figura 4.16. Desenhos da proposta para a Quinta dos Alfinetes, na Secção Marvila: Plano Geral, Isométrica, Perspectiva 1 e Perspectiva 2.	91
Figura 4.17. Desenhos da proposta para o Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal, na Secção Braço de Prata: Isométrica, Perspectiva 1 e Perspectiva 2.....	96
Figura 4.18. Mapa das qualidades existentes e propostas.....	99

1. INTRODUÇÃO

1.1. Enquadramento

A crescente dimensão das cidades afasta frequentemente o cidadão dos espaços naturais tal como de outro tipo de espaços que podem ter uma função fundamental no desenvolvimento humano e da própria sociedade que habita nessas cidades. Por outro lado, o desenvolvimento tecnológico associado à imagem virtual tende a afastar a percepção do cidadão relativamente ao espaço que o rodeia. Contudo, muitas vezes encontram-se nas cidades espaços que aparentemente não têm utilidade e que poderão ser convertidos em espaços que possam ser proveitosos para fins ecológicos, sociais, culturais ou outros que contribuam para a educação, lazer e desenvolvimento de uma sociedade mais participativa.

Estes espaços, designados genericamente neste estudo por Espaços em Aberto, distinguem-se daqueles que são, de momento, definidos mais claramente na sua forma, função e identidade, mas englobam a generalidade daqueles que têm vindo a ser designados por inúmeras maneiras, por vezes complementares e/ou contraditórias: espaço perdido, sem nome, residual, espaço de lixo, castanho, intersticial, vazio urbano e terreno vago. O acordo sobre um termo que identifique globalmente estes espaços tem vindo a ser procurado por vários autores, não havendo ainda consenso relativamente a um termo definitivo, sendo importante chegar a uma conclusão quanto ao conteúdo e características que contribua para a reformulação da sua designação/conceito.

Na cidade de Lisboa existem diversos Espaços em Aberto que poderão ser aproveitados para inúmeras finalidades. Desde finalidades que podem ter vantagens económicas e sociais para determinados cidadãos como por exemplo as hortas urbanas até finalidades ecológicas, culturais, de lazer ou de desporto. As vantagens que decorrem do aproveitamento oportuno destes espaços tornam-se particularmente importantes na actualidade em consequência das dificuldades económicas e dos riscos ambientais que dificultam a sustentabilidade da sociedade desta como de outras cidades. O aproveitamento destes espaços pode também contribuir para a educação ambiental e para o contacto dos habitantes com a natureza ou outros espaços, diversos daqueles em que por rotina habitam ou se deslocam.

A utilização oportuna destes espaços está de acordo com François Ascher (2001), para o qual, o desenvolvimento social e urbano apresenta um novo quadro de prioridades que levam o arquitecto paisagista a confrontar-se com novos desafios na área da gestão pública, tais como os de governar projectos em contextos de grande incerteza, delimitar objectivos perante os meios que estão disponíveis, integrar novos modelos de avaliação, adaptar a cidade a diferentes necessidades, conceber espaços para novas funções, actuar face à diversidade social, readaptar a missão dos poderes públicos, promover diferentes qualidades urbanas e adaptar a democracia aos novos fenómenos urbanos.

Pelo exposto anteriormente se compreende que estes espaços indefinidos, desaproveitados e em constante mutação têm de ser avaliados e compreendidos na sua expressão espacio-temporal, cultural e social e ser objecto de propostas e hipóteses de intervenção oportuna. Para isso, torna-se fundamental o estudo da circunstância (situação) destes espaços na cidade de Lisboa, a procura das oportunidades que estes podem oferecer e a projecção das possibilidades de intervenção nos mesmos.

1.2. Pertinência do tema

O afastamento entre o cidadão e a natureza é um fenómeno que tende a crescer com a dimensão das cidades. Os cidadãos, pela rotina e tipo de vida que desenvolvem, cada vez menos convivem através de espaços reais que tendem a ser escassos com a crescente urbanização da cidade e ocupação do seu solo. Por isso é pertinente despertar o interesse dos cidadãos por espaços que não estão a ser aproveitados e que poderiam ter um uso oportuno. Quer para aumentar o contacto com elementos naturais, para servir o convívio social ou praticar desporto, quer para oferecer aos cidadãos espaços que contribuam para o seu desenvolvimento em termos de educação ambiental ou expressão artística, ou mesmo para a produção de bens ou serviços específicos.

É pertinente o aproveitamento destes Espaços em Aberto para diversificar o ambiente com que os cidadãos contactam por que a diversidade e o divertimento que a ela se possa associar contribuem para o equilíbrio psicológico e para o bem-estar da população e consequentemente para a sua produtividade e satisfação.

No contexto económico actual é pertinente o estudo e a apresentação de projectos oportunos para estes espaços, incluindo também a oportunidade de oferecer vantagens económicas aos cidadãos que têm necessidade de complementar o rendimento familiar, usufruindo de uma horta urbana ou de um local onde possa prestar um serviço.

No âmbito da arquitectura paisagista é cada vez mais pertinente entender a circunstância em que estes espaços se encontram e encontrar soluções para estes espaços. Igualmente importante é projectar e intervir nestes espaços dentro das necessidades específicas para cumprir a respectiva oportunidade.

Finalmente foi indispensável para este estudo optar por um novo conceito a utilizar, o de Espaços em Aberto, capaz de identificar o conjunto dos espaços que são referidos por diferentes designações, consoante os autores e os contextos temporais, por se considerar que estas por si só inserem alguma ambiguidade.

1.3 Carácter operativo do estudo

O estudo possui um carácter operativo na medida em que inclui um programa e vários cenários temporais e espaciais que apontam para a dinâmica da proposta de intervenção, não se limitando à revisão bibliográfica e à análise da paisagem e dos seus espaços ou mesmo a uma solução projectual de resolução convencional. Em termos operativos incluiu, também, a observação local dos

espaços e o convívio com os mesmos, para compreender a circunstância em que se encontram e para fundamentar a análise, síntese e selecção de qualidades espaciais e culturais. O projecto (programa e dinâmicas da proposta de intervenção) baseou-se em informação detalhada a diferentes escalas cuja continuidade permite uma visão integrada e sistémica do mesmo.

1.4. Objectivos

- Optar por um conceito e respectiva designação que se adeque à globalidade dos espaços indefinidos, geralmente desaproveitados e que apresentam vários indícios de um desfasamento temporal do tecido urbano no momento actual e, que na sua abrangência e coerência, possa eventualmente vir a ser reconhecido entre arquitectos paisagistas, arquitectos e urbanistas.
- Contextualizar e delimitar uma área de estudo adequada ao reconhecimento suficientemente documentado e diversificado da temática que é alvo deste projecto.
- Descrever e analisar a circunstância em que os Espaços em Aberto da área de estudo se encontram.
- Diferenciar os espaços em aberto por critérios objectivos.
- Investigar a oportunidade dos espaços em aberto na Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa através da percepção, análise, síntese e selecção de qualidades dos mesmos.
- Propor um programa e dinâmicas espacio-temporais da proposta de intervenção.

2. METODOLOGIA E ESTRUTURA DO TRABALHO

2.1. Opções metodológicas e estruturais do trabalho

A metodologia inclui pressupostos globais do trabalho desenvolvidos em conjunto com Maria João Vicente e pressupostos associados ao programa detalhados e desenvolvidos individualmente.

Este estudo investiga, por um lado, a circunstância (situação) dos espaços em aberto na cidade e, por outro, que condições poderão vir a revelar-se oportunas para a sua activação. Exigiu, por isso, uma abordagem própria e muito específica: quanto à qualidade e características intrínsecas destes espaços; do meio no qual se inserem; e sobre as pessoas (comunidades) que os coabitam.

De forma a detectar e revelar o potencial dos Espaços em Aberto não foi suficiente interceptar um conjunto de layers de informação. Foi absolutamente necessário completar esta informação usando o percurso como principal organizador de uma ordem perceptiva, umas vezes mais intuída, outras puramente ditada pelas regras da acessibilidade e funcionalidade dos espaços. Este método permitiu-nos ler a paisagem através dos sentidos, por vezes ao ritmo do passo humano e, outras vezes em repouso, apreendendo as dinâmicas implícitas da paisagem. A metodologia proposta resultou assim de uma coordenação permanente entre o que foi observado e experienciado no local e a informação geográfica, espacial e social pesquisada, explorada com base em cartografia e iconografia. Através desta “teia mais fina” perspectiva-se captar também os “detalhes” e sobretudo a essência que numa abordagem mais tradicional poderiam correr o risco de nos passar despercebida. Esta combinação está reflectida nos vários desenhos apresentados, enquanto “montagem” dos raciocínios estruturantes da intervenção que, por sua vez, se reflecte na forma como esses desenhos se exprimem e sequenciam.

A metodologia incluiu um processo de instrumentalização cuja finalidade foi fornecer as ferramentas necessárias para a implementação dos princípios capazes de lançar uma matriz estrutural, que informasse e vinculasse em linhas gerais os espaços do ponto de vista físico e, paralelamente, desencadeasse os mecanismos de apropriação e preparasse, assim, o caminho para a activação dos espaços e consequente desenvolvimento urbano.

A metodologia para o estudo das oportunidades nos Espaços em Aberto (capítulo 4) passou por duas etapas. Numa primeira, de percepção e análise dos sítios, procuraram-se as qualidades humanas, geofísicas e espaciais da paisagem e o potencial e restrição que lhes é inerente. Na segunda, é proposto um programa constituído por uma estrutura, estratégias operativas e pelas dinâmicas da proposta de intervenção. A estrutura surge das qualidades referidas, serve para ligar, articular, hierarquizar e simultaneamente potenciar a oportunidade dos espaços em aberto e funciona como instrumento de catalisação e irrigação do seu potencial. Por último estabeleceu-se uma ponte entre a percepção e análise e os potenciais/condicionantes dos espaços através do conjunto de estratégias operativas e apresentam-se três possibilidades representativas de intervenção.

A metodologia equaciona o projecto enquanto actividade processual que depende das comunidades locais, entendendo que estas são o principal actor, e como tal, parte integrante do processo de activação do espaço. O projecto assume, assim, uma evolução própria criada e dinamizada pelos potenciais utilizadores, bem como uma componente substancial de imprevisto, em resposta às suas potenciais acções/intervenções na Paisagem.

Ao nível estrutural, o trabalho exigiu, no capítulo 3 (sobre a circunstância dos Espaços em Aberto, desenvolvido em conjunto com Maria João Vicente), a escolha de uma nova terminologia - Espaço em Aberto - fundamentada através da revisão bibliográfica e de comunicações pessoais por investigadores com os quais se debateu este estudo; uma leitura horizontal que relacionou os Espaços em Aberto no contexto da cidade de Lisboa; e uma leitura vertical que detalhou os mesmos com o objectivo de alcançar os critérios que os caracterizam e os diferenciam. A descrição e análise intrínseca de Espaços em Aberto no seu contexto temporal evolutivo (leitura vertical) estruturou-se com base na experiência do percurso e reconhecimento da paisagem, na influência da evolução urbana nas qualidades dos espaços em aberto, e em aspectos biofísicos, ecológicos e culturais.

Este estudo constitui uma primeira abordagem aos Espaços em Aberto na cidade de Lisboa, em geral, e aos de um percurso específico, em particular, com o objectivo de, no capítulo 3, enquadrar os espaços que são objecto de estudo e seleccionar os espaços para projectar no capítulo 4 e compreender de que forma a intervenção neste tipo de espaços pode contribuir de forma positiva (construtiva) para a cidade e suas dinâmicas. Ainda no capítulo 4 (desenvolvido individualmente), com base na análise, síntese e selecção de qualidades dos Espaços em Aberto, procedeu-se à elaboração de um programa e dinâmicas da proposta de intervenção em três Espaços em Aberto na Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa.

2.2. A experiência da paisagem

A experiência da paisagem, realizada através da sua vivência pelo contacto directo com a mesma, é imprescindível para a compreender, tal como aos espaços abertos que nela se inserem. Para além das abordagens convencionais como o levantamento cartográfico e a pesquisa bibliográfica, neste contexto específico, o percurso pedonal é fundamental para a experiência da paisagem e para a compreensão dos Espaços em Aberto na cidade.

A experiência da paisagem, e dos seus Espaços em Aberto, assume-se como uma das formas primordiais de conhecimento e contribui para o raciocínio intrínseco à selecção dos conteúdos a aprofundar no estudo sobre a circunstância e oportunidade dos Espaços em Aberto. A relevância de caminhar nestes espaços, e nos percursos pedonais entre eles, é fundamental para reflectir sobre as potencialidades e possibilidades de intervenção que se podem realizar nos mesmos.

A utilização do caminhar como metodologia de análise surgiu da necessidade de presenciar, e de recolher informação pelo contacto pessoal, numa cidade que na segunda metade do século passado se desenvolveu principalmente para beneficiar a circulação por automóvel. Este desenvolvimento diminuiu o contacto directo dos cidadãos com a generalidade dos espaços que não usufruem

diariamente. Assim, embora seja a forma primária de deslocação humana, o movimento pedonal tem sido negligenciado no desenvolvimento do espaço urbano, ficando o peão com o remanescente dos espaços deixados livres pela circulação automóvel e pelos parques de estacionamento (Silva, 2009). Quando o contacto com os espaços é indirecto, ou virtual, está a ser condicionada a forma como a realidade é percebida. São privilegiados determinados sentidos em relação a outros, o que impede a comunicação das informações mais detalhadas e completas que provêm da experiência directa, extremamente rica em conteúdos preceptivos capazes de apreender a qualidade específica e singular dos espaços atravessados.

Foi através do caminhar que o homem começou a construir a paisagem ao seu redor (Careri, 2002). O acto de caminhar é um instrumento de conhecimento fenomenológico e de interpretação simbólica do território, é uma forma de ler psicogeograficamente a paisagem (Careri, 2002). O indivíduo parte da observação de uma determinada paisagem e cria na sua mente, primeiro, uma ideia física da mesma, e depois, através das suas referências, uma construção simbólica. Esta construção é o resultado da recolha e ordenação dos elementos recolhidos pelos sentidos, segundo o padrão de significados e símbolos específicos do observador. Diferentes observadores fazem construções simbólicas distintas da mesma paisagem, através de uma experiência e leitura pessoal, de onde surgem distintos “mapas mentais”. Este “mapa mental” reúne, por um lado, as referências geográficas (físicas e posicionais) e, por outro, as simbólicas (pessoais). As referências geográficas são aquelas que nos permitem relacionar partes aparentemente isoladas como resultado do processar e associar das várias experiências acumuladas. As referências simbólicas são o conjunto e a relação das entidades valoradas, construídas ao longo da experiência individual ou de natureza arquetípica (referências existenciais integradas no “inconsciente colectivo”).

O sujeito, ao caminhar, expõe-se aos diferentes processos construtores da experiência, desde as sensações mais superficiais do corpo, aos raciocínios mais profundos de identidade do indivíduo (Merleau-Ponty, 1999). Esta experiência vivida permite a construção de representações do conhecimento de nós próprios e do meio envolvente, através dos mecanismos de auto-percepção e de percepção dos fenómenos exteriores ao nosso corpo, respectivamente. O sujeito tem consciência do corpo através do mundo e tem consciência do mundo através do corpo, é simultaneamente “coisa pensante” e “objecto pensado”, é o meio pelo qual a percepção é possível. Corpo, nesta acepção, é visto simultaneamente como sujeito e objecto. (Merleau-Ponty, 1999).

Neste tipo de exercício (caminhar como forma de experienciar) a acessibilidade dos espaços revela-se como o principal condicionante do acto de caminhar e até de apreciar. Deparámo-nos com barreiras de origem física, quer pela fisiografia, quer por construções humanas, culturais ou sociais. O atrito que se cria quando se percorrem este tipo de espaços explora os mecanismos da nossa percepção e preenche-nos de informação útil e necessária à compreensão dos mesmos. Um outro processo interessante de analisar, pela informação que reflecte, é o mecanismo de orientação e referenciação. Ao longo do percurso identificámos elementos dos quais nos servimos para nos orientar e referenciar no espaço. O mecanismo de orientação depende reciprocamente da paisagem e do indivíduo, ou seja, da existência de determinadas componentes da paisagem e da capacidade

que o indivíduo tem de as identificar e experienciar. Por último destacamos as qualidades percebidas que, por sua vez, caracterizam e revelam o potencial embrionário de cada espaço.

Neste trabalho, a experiência da paisagem, obtida através do percurso pedonal, permitiu identificar os espaços, os seus atributos e o contexto que os envolvem, os quais, por sua vez permitiram revelar e caracterizar o que há de positivo ou negativo nos mesmos. Esta caracterização baseou-se em elementos arquitectónicos como as quintas, o aqueduto ou os muros das azinhagas; forças sociais ou determinados fenómenos de apropriação; ocorrências fisiográficas ou formas alternativas de ocupação dos espaços. Estudaram-se nestes espaços, os sinais de identidade ecológica, tecnológica, cultural ou social que permanecem visíveis e as dinâmicas que lhes estão implícitas.

2.3. A cinestesia da paisagem - o movimento induzido pelo movimento do observador e o movimento próprio implícito.

No seguimento do contexto anterior é acrescentado ao conceito da experiência a relevância do movimento para o método/processo deste estudo. O corpo é o veículo primordial que, através do movimento, nos permite interagir e tomar posse da cidade. É através do corpo e do movimento que o sujeito experiencia o mundo que o rodeia. O significado da cidade emerge através destes movimentos e são eles que reconstituem constantemente a nossa relação com ela e que permitem a verdadeira participação urbana. Essas participações são olhares subtis, colisões, evasões, encontros, desencontros, entre outros. Andar a pé expõe a pessoa aos elementos da paisagem, incluindo o ambiente humano, desde as palavras que nos comunicam aos sinais que percebemos. A representação da paisagem resulta desta leitura dinâmica do espaço e é constituída por partes ligadas por uma sequência temporal (Lynch, 1960).

Caminhar permite uma leitura cinestésica da paisagem que inclui, não só, o que se refere ao entendimento do observador em movimento e ao ritmo que lhe está associado, como também, a percepção dos movimentos induzidos pela paisagem em repouso. Esta primeira componente da experiência cinestésica da paisagem, obtida através do movimento do observador, está intrinsecamente ligada ao tempo e ao espaço através do qual o corpo se move, influenciando a percepção. Caminhar é o modo multi-sensorial de transporte por excelência (Lavadinho, 2008). Os utilizadores da cidade são seres intensamente móveis que cada vez mais dispõem de menos tempo e cada vez mais viajam mais depressa. Quando um determinado ambiente é substituído por outro de forma rápida e constante, os novos estímulos acabam por desfigurar os anteriores, o que afecta o processo natural de percepção e acumulação das várias experiências (Lavadinho, 2008). Isto é o que acontece quando utilizamos modalidades de transporte cada vez mais rápidas, como o carro, autocarro, metropolitano, comboio, TGV ou avião. A outra forma de movimento capaz de enriquecer a experiência da paisagem e consequentemente a análise do Espaço em Aberto na cidade é o movimento próprio da paisagem em repouso. O movimento da água, do vento e de todos os seres vivos, incluindo o homem, são explorados por todos os sentidos do nosso corpo e registados como informação útil para este estudo, quer do ponto de vista dos fenómenos naturais cíclicos, quer aqueles que nos são sugeridos por determinadas organizações espaciais.

Caminhar torna-se, então, uma ferramenta que serve simultaneamente como forma de analisar e como instrumento para projectar. Por um lado, permite-nos registar e depois informar os principais atributos e movimentos da paisagem e dos Espaços em Aberto nela contidos e, por outro, constitui uma ferramenta mediadora fundamental para auxiliar a abordagem ao projecto. De modo a intervir no contínuo devir, o caminhar age no campo do “aqui e agora” e nas suas transformações, desafiando as ferramentas convencionais do design contemporâneo (Careri, 2002).

2.4. A sistematização da paisagem

A metodologia para a análise dos Espaços em Aberto e sistematização da paisagem foi elaborada a quatro níveis: (i) a nível da cidade de Lisboa, usando como fio condutor um percurso pela 2ª circular, pela Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa (LFCIL) e pelos vales de Chelas e de Alcântara; (ii) a nível da LFCIL, em maior pormenor; (iii) nas três secções da LFCIL; e (iv) num Espaço em Aberto seleccionado em cada uma destas três secções.

Esta abordagem baseou-se na experiência cinestésica, em revisão bibliográfica e em cartografia específica. O caminhar como metodologia foi anteriormente referido nos pontos anteriores (2.2. e 2.3.). A revisão bibliográfica incidiu sobre artigos de revistas técnicas e científicas, livros da especialidade, relatórios e outros documentos de entidades oficiais, teses e dissertações académicas e websites de organismos públicos com destaque para os autárquicos. A cartografia baseou-se fundamentalmente no Plano Director Municipal de Lisboa (PDM) (CML, 2010a), Planos de Urbanização, Planos de Pormenor, Carta Militar (1:25000), Google Earth (Microsoft), Bird's eye do Bing Maps (Microsoft).

A integração da diferente informação, a qual inclui o estudo e entendimento dos sistemas da paisagem que se exprimem dentro e para além da área de estudo, permitiu sistematizar a paisagem percorrida em Lisboa e em particular das três secções da LFCIL, sobre as quais se elaborou um programa que inclui uma proposta de intervenção.

3. CIRCUNSTÂNCIA DOS ESPAÇOS EM ABERTO

3.1. Conceitos e terminologia

Analisando a cidade como um sistema em constante transformação, existem em cada momento dois tipos fundamentais de espaços. Uns são espaços relativamente consolidados que encerram em si e, presumivelmente a longo prazo, uma finalidade, uma configuração espacial e uma identidade legível e aceite e que geralmente predominam na cidade. Os outros espaços são aqueles cujo fim é ainda incerto e/ou onde não é clara uma estrutura ou identidade própria, num determinado momento da Paisagem. Neste estudo, pretende-se abordar este último tipo específico de espaços, geralmente não edificadas, caracterizados pela indefinição que apresentam relativamente à sua forma e/ou função e/ou identidade e sobretudo um evidente desfasamento temporal em relação ao contexto onde se inserem.

São espaços geralmente não consolidados que, por oposição aos da “boa forma da cidade” (Lynch, 1960) como as ruas, praças ou parques, não são (ainda) reconhecidos colectivamente. São espaços estranhos relativamente aos que estão presentes na nossa memória e, por isso, difíceis de designar com uma identidade própria e consensual. A diversidade de situações a incluir num só termo que defina estes (outros) espaços é um exercício quase impossível. Por isso, os diferentes autores que se referem a estes espaços têm utilizado diferentes termos: (i) espaço perdido (Trancit, 1986), (ii) espaço sem nome (Boeri, 1982), (iii) espaço residual (Secchi, 1993, 2003), (iv) espaço de lixo (Pizzetti, 1993), (v) *brownfields* (Waldheim, 2006), (vi) espaço intersticial (Matos 2010), (vii) vazio urbano (Koolhaas, 1995), (viii) terrenos vagos (Solà-Morales, 1995), (ix) espaço em espera (Alfaiate, comunicação pessoal) ou (x) Espaço em Aberto (Morgado, comunicação pessoal). O conjunto de espaços que se pretendem englobar num termo abrangente é extenso e complexo, onde cada espaço se destaca por determinadas particularidades mas partilha em comum com os outros o facto de estarem em transformação, enquanto esperam uma definição, uma função e uma forma.

Estes espaços, referidos no parágrafo anterior, incluem quanto à forma e dimensão, desde os mais pequenos e tencionados, aos mais vastos onde o horizonte se perde, com ou sem uma estrutura reconhecível, com fortes indícios de uma memória passada e onde a identidade é presente e evidente ou com total ausência da mesma, nunca utilizados e totalmente apropriados, localizados no centro ou na periferia, em posição estratégica e acessível ou escondidos, em locais planos, por exemplo num vale, ou inclinados, como os taludes, e encontram-se numa situação mais ou menos desfasada do espaço (paisagem) circundante e do tempo (momento) em que têm existência e vida própria. Em comum, partilham a sua incerteza e a sua situação temporal, registando-se, algures na sua evolução, a entrada em desfasamento temporal com a realidade do contexto em que se inserem. Este tipo de espaços tem vindo a ser objecto de estudo no âmbito do design e do planeamento urbano contemporâneo e denominados, como se referiu anteriormente, por diferentes autores, sob as mais variadas designações. Importa, agora, perceber as razões que levaram à não adopção

(preferência) de uma das denominações até agora utilizadas, porventura, com maior frequência e à adoção de outra – Espaços em Aberto – ainda que menos citada na bibliografia, mas considerada mais pertinente pelo conjunto de espaços que agrupa, pela incorporação da dimensão temporal destes espaços, em transformação, por não restringir as possibilidades do seu futuro e por não ser um termo ambíguo.

Clement (2007) refere estes espaços como indecisos, desprovidos de função, aos quais é difícil dar um nome e que possuem em comum o facto de constituírem um território de refúgio para a diversidade. Mateus (2007) não conclui sobre um termo definitivo referindo que são os espaços que têm vindo a ser designados por vazios urbanos, brownfields, terrain vague ou espaços banais. Por vezes os diferentes autores utilizam metáforas para os identificar, como espaços imundos (Koolhaas, 2000) ou amnésias urbanas (Careri, 2002). Este último autor refere-se a estes espaços como não estando à espera de serem preenchidos com objectos, mas que no entanto estão receptivos a serem preenchidos com sentido. Solà-Morales (1995) acrescenta-lhes o adjectivo de estranhos, que ficam fora das estruturas produtivas. E considera-os *des-habitados* e *in-seguros*. Mas refere, também, que actualmente aparecem como contrários à imagem que tinham, tanto no sentido em que eram criticados como no sentido de que podem ter uma alternativa. Careri (2002) considera que estes espaços se constituem como as costas da cidade e que possibilitam uma vida paralela à que acontece na cidade organizada. Refere-os como espaços abertos distintos dos espaços abertos entendidos tradicionais, nomeadamente as praças os jardins os parques, entre outros, que permitem uma enorme liberdade de acção e apropriação.

Carapinha (2007), cita Italo Calvino e Ovídio para tentar definir o sentido de vazio como essência da realidade e refere-se a este tipo de espaços como espaços abertos (e não Espaços em Aberto), tão concretos como os espaços cheios, e fundamenta-se no facto de serem o garante para a liberdade dos ciclos da água, do ar, do solo e dos seres vivos na cidade. Matos (2010) optou pelo termo de espaços intersticiais apesar de referir que o mais comum será, aparentemente, vazios urbanos. Esta autora baseia-se em autores como Zardini (citado por Bru, 2001) que advogou a inadequação do conceito de vazio porque, entre outras razões, anula as características e especificidades dos espaços. Desta forma, Matos (2010) prefere espaços intersticiais, como intervalos que podem propiciar uma continuidade no interior da cidade consolidada. Esta autora considera que estes espaços de articulação urbana podem ser fundamentais no futuro das nossas cidades. Careri (2002) também considera que estes constituem um sistema complexo de espaços que podem ser percorridos sem necessidade de limites ou fronteiras.

Augé (1998) destaca o lugar antropológico como possuidor de três características comuns (serem identitários, relacionais e históricos) para definir um “não lugar” como o que não possui aquelas três características. No entanto, referia-se também a espaços que não são objecto deste estudo, com as áreas comerciais, aeroportos ou periferia de grandes cidades. Penelas (2007) considera que estes espaços “não lugares” podem adquirir outra leitura, mais complexa, e evoluir até ao conceito de “super lugares”, incluindo aqueles que têm sido chamados de espaços residuais, intersticiais, vazios sem significado ou vazios sem função.

A terminologia e o estudo referente a estes espaços foram aprofundados por Ignasi de Solà-Morales e Rem Koolhaas. O arquitecto e filósofo Ignasi de Solà-Morales (1995), utiliza o termo francês “**terrain vague**” e começa por defini-lo como “espaços expectantes, mais ou menos abandonados, mais ou menos delimitados no coração da cidade tradicional, ou mais ou menos indefinidos nas periferias difusas”. Como manchas de “não-cidade”, espaços ausentes, ignorados ou caídos em desuso, alheios ou sobreviventes a quaisquer sistemas estruturantes do território. No trabalho de Solà-Morales (1995) são expressas várias noções importantes, relativas a aspectos físicos, funcionais e identitários dos espaços designados por “terrain vague”. A definição “terrain vague” utilizada por este autor é bastante clara quanto às duas vertentes físicas, descritas de seguida. São diferenciados dois tipos de espaços pela sua origem; uns como consequência de uma urbanização descontínua e heterogénea sobre o território, deixando nos seus interstícios retalhos de uma ruralidade persistente; e os outros são os resquícios de uma cidade industrial passada e esquecida nas ruínas de grandes unidades produtivas desactivadas. Surgem aqui algumas dúvidas quanto ao conjunto de espaços que Solà-Morales (1995) abarca nesta definição. São referidos os espaços rurais ainda não ocupados e as marcas da industrialização passada mas não é claro se são incluídos, por exemplo, os interstícios deixados entre vias, que podem também ser estranhos e improdutivos, tal como os “terrain vague”.

Uma outra noção, muito presente nos textos de Solà-Morales (1995), é a de ausência. Em primeiro lugar surge-nos a ambiguidade e multiplicidade de significados que a palavra “vague” evoca. Por um lado vago no sentido de ausência, vazio, livre de actividade, improdutivo, em muitos casos, obsoleto e, por outro, vago no sentido de impreciso, indefinido, sem limites determinados. A dúvida aqui é, se estamos perante uma ausência de função ou a ausência de uma estrutura reconhecível.

Na sequência do referido anteriormente, surge-nos um outro aspecto, logo à partida, confrangedor. A visão fria e distante, de fora para dentro do “terrain vague”. Aparentemente foi posta de lado qualquer possibilidade de haver uma identidade que vá para além desta mancha, quase nódoa, de “não cidade”. Mas será assim mesmo, nesta definição que Solà-Morales (1995) pretende encontrar o verdadeiro valor intrínseco dos “vazios urbanos”? Para questionar o valor dessa “ausência” voltámo-nos para o interior destes espaços, ponderando sobre se existe em si algum potencial de valor de memória individual e colectiva, de e para a cidade. Memória, aqui, significa aquilo que une a realidade presente a um passado remoto, rural, através de um tempo impreciso e nebuloso, suscitada por uma qualidade de duas faces, onde a primeira corresponde à memória colectiva e a segunda à memória individual. Para Solà-Morales (1995) esta memória revela-se, não como ícone colectivo (identificado, catalogado e divulgado), mas antes, como ele próprio o diz, numa série de “indícios territoriais” que, ao serem descontextualizados em clusters, representam a ausência desse mesmo colectivo. Em contrapartida, a estranheza que provoca essa ausência colectiva no meio urbano percorre individualmente a memória do sujeito. Esta memória individual é de extrema importância para o sedentário que entra, percorre, vagueia, no “terrain vague”, tornando-o, assim, responsável pelas emoções de reconhecimento e/ou estranheza, só possíveis pela distância física e sobretudo temporal. Estamos perante um choque de falta de sincronia, provocado pela tal memória de um espaço passado no presente, mas cuja representação é a ausência colectiva, um passado com futuro em aberto, não orientado, fonte de possibilidades, de tudo o que podia ter sido mas não foi. Esta

condição rasga, entre os dois tempos, a ordem urbana, permitindo que o usufrutuário, momentaneamente ausente de ordem, e presente na ausência, contemple a cidade de fora para dentro.

Ignasi de Solà-Morales (1995) insiste no valor do estado de ruína e, quanto à tendência generalizada para ‘reincorporar’ esses espaços na lógica produtiva da cidade, transformando-os em espaços reconstruídos, ele reivindica a permanência do estado de improdutividade, de diferenciação e de fuga. Este autor defende que só desta forma é que estes espaços urbanos se manifestam como espaços de liberdade, como uma alternativa à realidade lucrativa vigente na cidade do capitalismo tardio. Eles representam, assim, uma realidade anónima, que cumpre um importante papel na vida urbana. Perante esta visão, alertamos para o facto de muitos destes espaços gerarem o distanciamento de determinadas comunidades e, ao permanecerem como espaços de fuga, acabam por não resolver os verdadeiros problemas em que estão inseridos. Embora não seja adoptada a expressão “terrain vague” pelas razões acima referidas, isto não significa que ela não contenha ideias produtivas e válidas que pudessem tornar este termo numa opção aceitável no âmbito deste trabalho.

Koolhaas (1995), entre outros arquitectos, utiliza o termo “**vazio urbano**”. A grande questão aqui é a forma como estes autores empregam a palavra vazio, não para caracterizar determinados espaços, mas como objecto conceptual, espacial e plástico da arquitectura e do urbanismo. Este autor fundamenta a noção de vazio numa acepção de carácter operativo, como condição prévia do cheio (construído) e trabalham com a dialéctica cheio-vazio para projectar e programar a cidade às diferentes escalas. Em termos urbanísticos, Koolhaas (1995) propõe o vazio como conceito operativo da intervenção. Face à realidade caótica e problemática que a cidade contemporânea atravessa, surge um fascínio crescente pelos espaços vazios da metrópole e, simultaneamente, pelas suas possibilidades programáticas. Os profissionais da arquitectura tiram partido deste novo conceito como algo que deve ser estimulado, ou seja, produzir vazio em vez de cheio. Esta abordagem surge no contexto de resposta ao rápido crescimento da tecnologia, principalmente a dos transportes, onde actuar na cidade se torna um processo cada vez mais imprevisível. Vazio surge, assim, como uma ferramenta de ajuste, como o ultimo recurso para fazer cidade e responder às novas necessidades que mudam constantemente.

Realçamos, em primeiro, um dos conceitos mais produtivos desta expressão: o sentido de oportunidade, tão vivido por Koolhaas (1995) no fascínio pela não definição e consequente abertura perante novas formas e funções, tal como a intenção programática de produzir e alargar a fonte das possibilidades em vez de construir e encerrar usos. No entanto, questionamos o significado de “vazio” nesta expressão, pois os espaços em estudo não são propriamente vazios, possuem, frequentemente, uma multiplicidade de códigos, não necessariamente identificados por todos, mas que os enchem de um conteúdo. Vazio é utilizado para referir a ausência de função ficando de fora a possibilidade de existir uma identidade. O termo vazio urbano revela-se, então, como não sendo o mais indicado para referir estes espaços por falhar na definição, quer pela ambiguidade da palavra “vazio”, quer por não incorporar a dimensão temporal inerente à condição própria destes espaços.

Cada designação para este tipo de espaços surge num contexto histórico específico, como resposta a determinados conflitos vividos na cidade nos diferentes períodos, o que os torna actualmente inadequados, em muitas circunstâncias. Estes espaços são abordados pelos vários autores segundo diferentes ópticas, e os termos e respectivos significados desenvolvidos variam e sujeitam-se a interpretações também variadas. Pretende-se um termo menos ambíguo, sem uma conotação implícita, mais abrangente, capaz de englobar a dimensão temporal e sem um fim implícito. “espaços em espera” e “espaços em aberto” preenchem estes mesmos requisitos, e surgem, neste âmbito, como os mais completos, pois abarcam o conceito de morfose e transformação do território urbano. *Terrain vague* e “vazio urbano” falham, aqui, por serem termos ambíguos e por não incorporarem a circunstância temporal própria destes espaços. “Espaços intersticiais”, apesar de não ser um termo ambíguo, não é abrangente, dado que muitos Espaços em Aberto não são de facto intersticiais, nem aponta para a inclusão da visão temporal de transformação. Os espaços intersticiais constituem apenas um conjunto da totalidade dos espaços estudados neste trabalho. Os conceitos de “espaços em espera” e “espaço em aberto” expressam de forma clara a condição circunstancial em que estes espaços se encontram, aspecto muito diferente das terminologias acima discutidas. Têm implícito este mesmo conteúdo temporal e não restringirem as possibilidades de futuro nem o conjunto de espaços por este abarcados (quer em escala, posição relativa na cidade e/ou papel na estrutura urbana). De facto estes dois termos parecem abranger todos os espaços que se encontram nesta situação intermédia e não os limitam quanto à forma, estrutura, localização ou topografia. Simultaneamente não encerram uma finalidade específica, nem mesmo a hipótese de permanecer no seu estado aberto. Optou-se pela expressão Espaços em Aberto pela preferência da palavra “Aberto” pelo seu carácter vasto, ou mesmo ilimitado, em vez de “espera” que se associa muitas vezes a demora ou a expectativa e também porque o estudo detalhado das suas qualidades e posição relativa na paisagem aponta para uma diversidade da sua condição/posição física.

3.2. Delimitação e contextualização da área de estudo

3.2.1. Contextualização do percurso

O critério que esteve na base da selecção do trilha a seguir no percurso deste estudo bem como das áreas que directamente se relacionam com ele foi a diversidade de situações, o seu padrão distributivo relativo à cidade e a frequência das ocorrências.

Tomou-se consciência que, de uma forma geral, as áreas associadas a grandes eixos viários possuem em comum o facto de criarem rupturas físicas e sociais no tecido da cidade. Estas zonas da cidade têm tendência para apresentar uma malha menos consolidada e mais “Espaços em Aberto”.

Por outro lado, tendo a cidade uma estrutura radiocêntrica e havendo tendência para uma diferença do nível de consolidação a Ponte e Nascente, seria adequado seleccionar uma ou mais vias que percorresse circularmente a cidade. Vias essas que atravessassem as diversas situações: as franjas orientais onde se encontram registos significativos de uma ocupação rural; a direcção Sul/Norte onde se encontram os espaços mais consolidados da cidade; e a franja poente muito marcada por infra-estruturas.

3.2.1.1. As vias como continuidades geradoras de descontinuidades

A cidade como organismo funciona num sistema de linhas de estruturação e condução. Estas linhas possuem diferentes perfis, graus de conexão, modalidades e velocidades. Na cidade encontramos, por um lado, avenidas e ruas de distribuição local, como exemplo de elementos estruturantes da malha onde se inserem, e por outro, vias-rápidas de alta velocidade, de uso exclusivamente automóvel, e vias-férreas que restringem a circulação pedonal e causam impactes negativos a determinadas componentes do sistema urbano. Esta diferença está frequentemente associada à forma como foram pensados: como eixos organizadores do tecido (estruturantes) ou por cortarem o tecido para articular outras vias e áreas da cidade.

Actualmente encontramos na cidade vias que foram desenhadas única e exclusivamente para proporcionar a eficiente circulação de automóveis na cidade, consideradas, por isso, como um planeamento irresponsável do ponto de vista dos peões. São vias cujo quadro de referência por detrás do seu design é apenas utilitário e infra-estrutural, em vez de urbano e integrado. Estamos perante a concepção de uma circulação estritamente eficiente como um sistema independente dentro da cidade, que, por surgir de um projecto pouco abrangente, não articula os espaços públicos e privados necessários a uma vida urbana quotidiana integrada e qualificada. Estas vias são pensadas a nível municipal e regional e raramente surgem do planeamento total que articule igualmente as necessidades do local e do cidadão. O resultado é um desenho estritamente funcional, que passa, exclusivamente, pelas mãos de engenheiros de estradas, sem interacção com os planeadores, profissionais de design e com o público geral. É uma rede de vias urbanas cada vez mais difundida e, ao mesmo tempo, “meticulosamente” definida, cuja força física continua a expandir-se em resposta

ao crescente uso do automóvel, ignorando outros pressupostos de qualidade. Por outro lado, divide e marginaliza bairros e causa graves danos à qualidade de vida dos habitantes (Tatom, 2006).

3.2.1.2. Crescimento e consolidação da cidade de Lisboa

A forma como a cidade de Lisboa cresceu e se consolidou determinaram também a escolha do percurso seleccionado para este estudo, bem como, a delimitação da área a estudar e a diferenciação da mesma em diferentes secções.

A cidade de Lisboa cresceu e desenvolveu-se centrada no rio Tejo. A sua posição geográfica e a sua condição topográfica/morfológica assegurou, desde sempre, a sua defesa, vindo, mais tarde, a exercer a função de capital do império além-mar. Lisboa cresceu sempre pelas oportunidades físico-geográficas do seu território. Estruturou-se a partir de um sistema de forma digital, que escolheu estrategicamente as linhas de fecho e talvegue.

O núcleo inicial era muito denso e permaneceu concentrado na parte sul da cidade, no sistema de colinas viradas ao Tejo. Depois do terramoto de 1755, e até ao século XIX, a cidade foi alvo de reformas de carácter iluminista promovidas pelo Marquês de Pombal. O centro chamado, então, de Zona da Baixa, foi reconstruído com um novo desenho, a que se veio a denominar de Baixa Pombalina. O traçado medieval foi substituído por ruas largas e rectilíneas que passaram a abrigar, na sua maioria, estabelecimentos comerciais no nível térreo das novas residências. Esta reforma abrangeu apenas a área central da cidade e foi concluída em 1806.

Só no final do século XIX, início do século XX é que Ressano Garcia, com o Plano Geral de Melhoramento, desenhou as principais linhas estruturantes do crescimento norte da cidade, e os primeiros focos industriais que se estabeleceram na margem do rio Tejo e nas suas periferias mais próximas. A sua intervenção no crescimento da cidade para norte demonstra uma clara influência das operações de Haussmann em Paris. Ressano Garcia propôs novas tipologias de espaço público urbano, estruturado por um sistema de avenidas radiais ligadas ao centro de Lisboa. Esta intervenção delineou a principal área de crescimento de Lisboa e deu origem a uma malha urbana central bastante consolidada, atravessada por linhas infra-estruturais circulares como a linha férrea de meados do século XIX e a segunda circular dos anos 60. Estas linhas infra-estruturais ligam a parte oriental à ocidental da cidade, mas verifica-se que fragmentam a consolidação das áreas que vão atravessando. Toda a frente ribeirinha de Lisboa foi transformada, desde o final do século XIX, pelo desenvolvimento de vários núcleos industriais, actualmente em situação de abandono ou reutilização. A desocupação e nova ocupação da margem do rio Tejo sucede-se ao longo da história e subsiste até hoje, originando uma rotatividade na ocupação das estruturas, com vista ao abrigo de novas funções.

Ocorrências fisiográficas como o Vale de Chelas, o Vale de Alcântara e Monsanto, dissuadiram durante bastante tempo o crescimento urbano nestas zonas, mantendo-se nestes espaços um carácter rural, permanecendo ainda hoje visíveis elementos como as quintas, azinhagas e o parcelamento agrícola. O grande crescimento da cidade ocorreu com o desenvolvimento de núcleos industriais adjacentes, no final do século XIX/ início do século XX, que conduziram à fixação de

população operária em núcleos de habitação de grande precariedade. A construção deste tipo de habitação veio colmatar a grande necessidade de habitação que existia em Lisboa, em consequência do êxodo rural e do fim das colónias portuguesas em África. Entre os anos 1960-1990, foram áreas ocupadas por bairros de lata sendo, actualmente, a configuração espacial destas áreas caracterizada por um mosaico rural em constante transformação, entre a expansão da cidade sedimentada e a capacidade de carga dos seus solos.

Por outro lado a expansão da cidade no sentido Norte, sobretudo ao longo dos eixos principais (Fontes Perereira de Melo, Av. da República e Av. Almirante Reis), fez-se de uma forma mais contínua e associada a áreas de ocupação funcional de natureza distinta (Fig. 3.1).

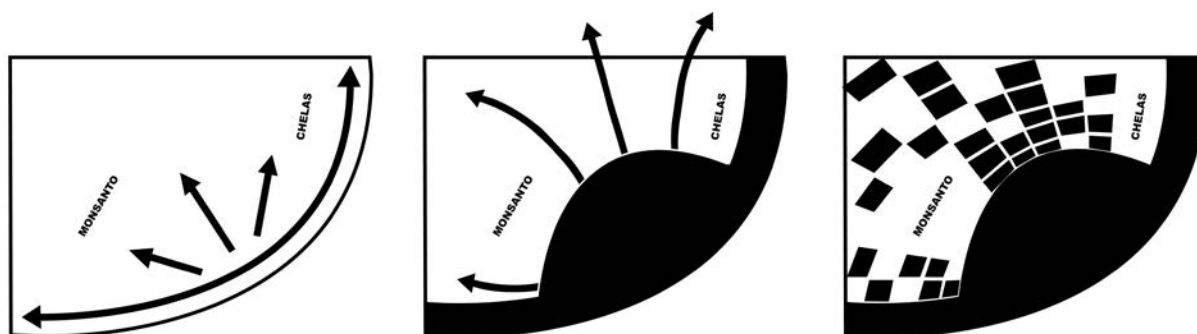


Figura 3.1. Fases de crescimento e consolidação de Lisboa.

3.2.2. Delimitação da área de estudo - o trilho, o limite e o seccionamento

Delimitação do trilho do percurso (i), da área de estudo (ii) e seccionamento (iii).

No seguimento das realidades referidas no contexto da cidade de Lisboa, podemos identificar: (i) as vias que se integram no circuito seleccionado; (ii) o limite (específico) das áreas que acompanham este circuito; e (iii) a sua diferenciação (das áreas) de acordo com as suas características particulares.

i) Trilho (Percurso)

ii) Limite

iii) Secções

O trilho (i) incluiu as seguintes vias (Fig. 3.2):

- Vale de Chelas: Av. Do Santo Contestável, Estada de Chelas e Rua Gualdim Pais
- Segunda Circular: Avenida General Norton de Matos, Avenida Marechal Craveiro Lopes e Avenida Cidade do Porto
- Vale de Alcântara: Av. de Ceuta
- Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa



Figura 3.2. Trilho do percurso pedonal em Lisboa.

Ao longo do trilho seleccionado delineou-se um limite (ii) que abrange as áreas adjacentes ao mesmo onde se integram os já referidos Espaços em Aberto (Fig. 3.3). O critério base da delimitação foi a selecção de áreas onde a frequência de Espaços em Aberto se apresenta maior em relação a outras áreas imediatamente contíguas e onde a sua presença começa a perder continuidade ou relevância. Dependendo da situação atravessada, o limite da área total de estudo pode seguir: por ocorrências naturais como pela linha de fecho mais próxima; pelo limite que define uma transição com outra área evidentemente mais consolidada; ou por linhas estruturantes do tecido urbano.

A área total de estudo, adjacente ao percurso, foi diferenciada em 5 secções (iii) consoante: a sua qualidade mais marcante; posição relativa às frentes de crescimento da cidade; e nível de consolidação da mesma (Fig. 3.3). Verifica-se, por exemplo, que algumas ocorrências topográficas de maior magnitude, como Monsanto ou a presença do rio, não só condicionam o crescimento da cidade como geram conjuntos alargados de Espaços em Aberto.



Figura 3.3. Limite da área de estudo e seccionamento.

Apresentam-se em seguida as secções e as suas razões de diferenciação.

Vales de Chelas. O vale de Chelas, pela sua condição topográfica, sempre impediu o fácil desenvolvimento da cidade para oriente. Desviada, então, do crescimento para norte, toda a zona de Chelas permanece, quase até hoje, desconectado da restante vida quotidiana da cidade. Só recentemente foram construídos os eixos urbanos que rompem com este isolamento. Por outro lado Chelas está inserida numa zona particularmente sensível a nível ecológico que, apesar de desfavorável ao estabelecimento de comunidades urbanas, encerra um grande potencial. Chelas é composta por um sistema de vales, em situação de sistemas húmidos, sujeitos a inundações periódicas. É uma zona de terrenos férteis, desapropriada para a edificação, mas apta a uma série de outros usos tão essenciais para o bom funcionamento ecológico, social e económico da cidade. Veja-se o caso do crescente fenómeno de aproveitamento dos Espaços em Aberto para fins agrícolas, nesta área.

1º e 2º anel de crescimento. Num mesmo grupo, foram incluídas as duas linhas de remate da expansão da cidade para norte. São elas a Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa (LFCIL) e a Segunda Circular no troço correspondente à sua secção central (Norte), que marcam respectivamente o 1º e 2º anel de crescimento da cidade. Como infra-estruturas também potenciaram a ruptura da malha urbana e o surgimento de Espaços em Aberto, ainda que localizadas na parte mais consolidada e activa da cidade, onde habitualmente se posicionam serviços e terciários, geralmente sujeitos a uma renovação/evolução bastante rápida.

Áreas Industriais. Estas são as secções de estudo de menor dimensão (área). São zonas de uso maioritariamente industrial, destacadas das restantes por constituírem uma situação particular. Aqui os Espaços em Aberto surgem, não tanto pela falta de consolidação, mas por acções sucessivas de desafecção sem reposição dos mesmos ou outros usos.

Monsanto - Vale de Alcântara. Monsanto, como ocorrência topográfica, possui influência directa na direcção e forma de expansão da cidade. Monsanto funciona, assim, como elemento tampão e cria na sua franja espaços de remate, ocupados de diversas formas. O vale de Alcântara diferencia-se das restantes áreas do perímetro de Monsanto pelo confronto directo com a área central da cidade e por constituir um vale profundo e abrupto. É uma zona de vale, sujeita a inundações, com encostas de elevado declive, onde a construção de edificado é limitada. Desapropriado para o uso quotidiano, toda a situação do vale foi especializada como espaço canal, onde predominam infra-estruturas de circulação de alta velocidade. Os resíduos desta configuração espacial são um sem número de Espaços em Aberto, que decorrem da própria implantação das infra-estruturas ou da não ocupação dos espaços intersticiais que vivem à sombra da proximidade da cidade central consolidada.

3.3. Descrição e análise dos Espaços em Aberto

Com o objectivo inicial de melhor compreender a existência dos Espaços em Aberto na cidade de Lisboa e dando agora desenvolvimento ao terceiro aspecto da nossa investigação, já anteriormente referido, avançamos o nosso estudo considerando a nossa abordagem a três níveis. Por um lado, no primeiro ponto (3.3.1.), é representada e descrita a experiência do percurso em cada secção e são registadas o tipo e distribuição das apropriações mais recentes nos Espaços em Aberto estudados, como reflexo da relação que possuem actualmente com a cidade. Por outro lado, nos dois últimos pontos procuramos sistematizar os vários factores (variáveis) que mais directamente parecem interferir no processo de formação e/ou transformação dos Espaços em Aberto. Os factores de carácter histórico (evolutivo) estão no segundo ponto (3.3.2) e os que decorrem do levantamento cartográfico no terceiro (3.3.3).

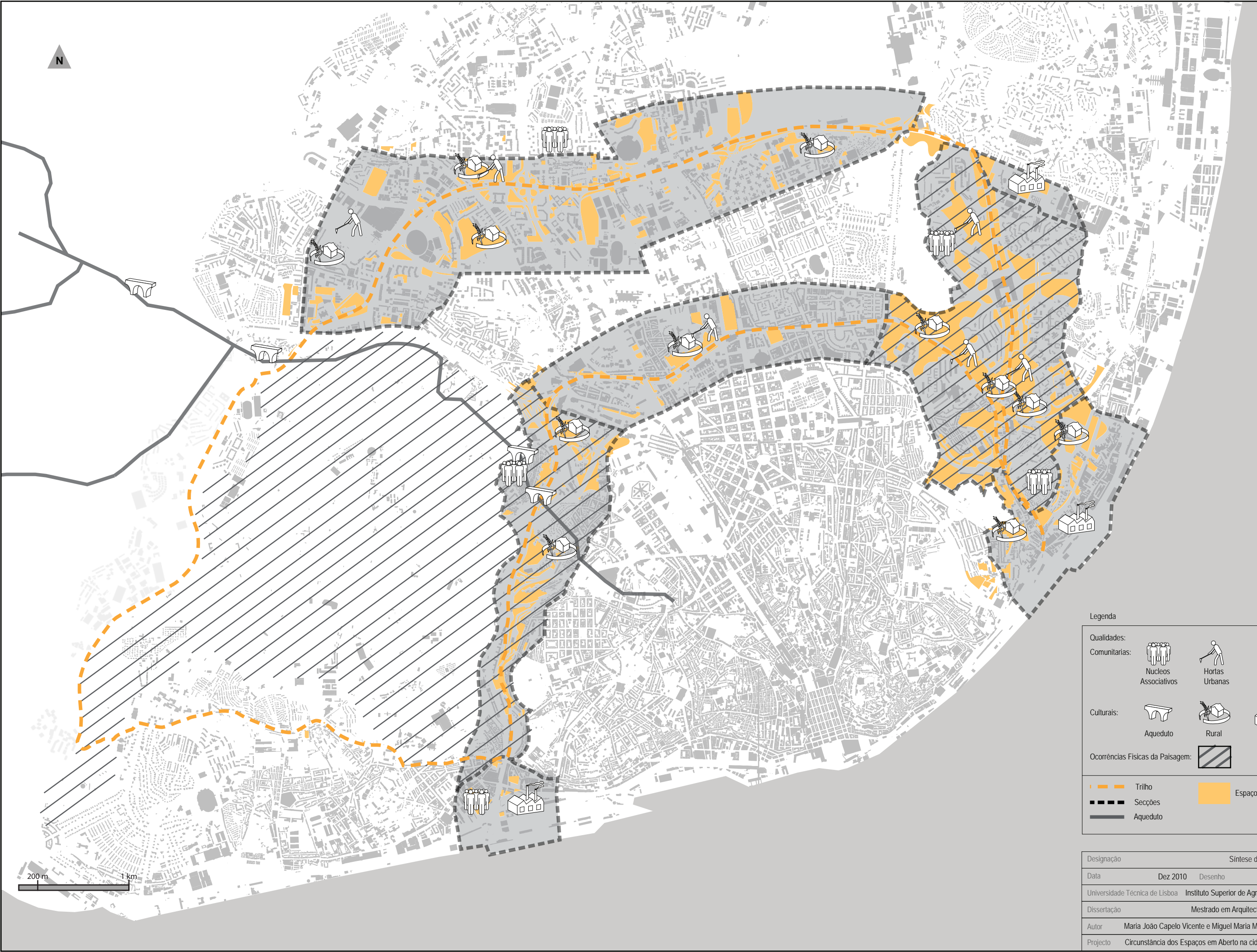
3.3.1. Experiência do percurso e reconhecimento da paisagem

O percurso foi efectuado, pela primeira vez, em Setembro de 2010, teve a duração de vários dias e foram percorridos cerca de 35 km pelas secções acima indicadas. Como já foi referido, o percurso teve como objectivo o contacto directo com zonas da cidade onde predominam áreas improdutivas/desactivadas, de difícil acesso, e por onde não é prevista a circulação pedonal. Foi também importante o contacto com determinadas situações, umas mais caricatas e outras mais hostis, que de outra forma nunca seriam reconhecíveis e possíveis. Como seria de esperar, não foi sempre possível caminhar nas vias incluídas no trilho, tendo-se seguido por linhas alternativas, as quais se limitaram, muitas vezes, a simples carreiros que atravessam os espaços. Este percurso proporcionou, através das suas dificuldades, um tipo de contacto em que os sentidos foram estimulados de forma mais intensa, resultando numa experiência insubstituível na sua qualidade. O percurso permitiu perceber como os Espaços em Aberto se relacionam com a cidade e com os seus pontos de atracção, o tipo de apropriação actual e o potencial mais evidente que revelam como futuros espaços vividos.

Para melhor transmitir esta experiência, caracterizou-se em seguida cada subsecção de acordo com as dificuldades que atravessámos, e com as qualidades com que contactamos e, ainda, a forma actual de vivência (apropriação) dos espaços.

a) Representação da experiência

De forma a sintetizar e traduzir as múltiplas experiências vividas no percurso, optámos por uma carta com uma representação múltipla que engloba as qualidades particulares encontradas (Fig. 3.4) e figuras representativas e abstractas de cada secção (Fig. 3.5 a 3.9). A carta (Fig. 3.4) revela a localização das qualidades comunitárias (núcleos associativos e hortas urbanas), culturais (de carácter rural, industrial e o Aqueduto da Águas Livres) e as ocorrências físicas da paisagem (Monsanto, Vale de Alcântara e Vale de Chelas) percorrida.



Legenda

Qualidades:

Comunitárias:



Núcleos
Associativos



Hortas
Urbanas

Culturais:



Aquaduto



Rural



Industrial

Ocorrências Físicas da Paisagem:



Trilho

Secções



Secções

Aquaduto



Aquaduto

Espaço em Aberto

Designação	Síntese das Qualidades		
Data	Dez 2010	Desenho	Figura 3.4.
Universidade Técnica de Lisboa	Instituto Superior de Agronomia, SAAP		
Dissertação	Mestrado em Arquitectura Paisagista		
Autor	Maria João Capelo Vicente e Miguel Maria Mourão de Brito		
Projecto	Circunstância dos Espaços em Aberto na cidade de Lisboa		

O conteúdo das representações (Fig. 3.5 a 3.9) pretende mostrar, por um lado, os fenómenos experienciados ligados à captação pelos sentidos aquando do acto de caminhar e, por outro, as referências, as quais permitiram um sentido de orientação, familiaridade e identificação dos locais.

Vale de Chelas

No Vale de Chelas (Fig. 3.5) os sentimentos de amplitude e liberdade foram realçados pelos vales menos encaixados e pela abertura visual sempre presente. A estrutura da paisagem surgiu marcada por elementos soltos na forma de ilhas habitacionais e por hortas espalhadas em talvegues desertificados, onde as linhas de circulação são praticamente as únicas referências de direcção. Trata-se de uma paisagem de grandes contrastes, onde permanece um carácter bastante rural, de ritmos mais calmos, em oposição ao ritmo do comboio e do metro, mais acelerados. A ocupação de alguns Espaços em Aberto, por hortas urbanas, condiciona a travessia do vale. Cada hortelão, limpa, cultiva e constrói a barreira do seu espaço, desenvolvendo um sentimento de posse e identificação com o mesmo. Um outro contraste provem da mistura entre vestígios de quintas e azinhagas, que remetem a memórias do passado, com aglomerados de prédios e infra-estruturas tipicamente modernistas.



Figura 3.5. Representação da experiência do percurso no Vale de Chelas.

Área Industrial Poente

A área industrial de Lisboa (Fig. 3.6) encontra-se predominantemente na frente ribeirinha, limitada pela linha férrea que a separa de todo o centro da cidade. Só é possível entrar em determinados pontos de acesso como as estações, passagens de nível e entradas de serviços. A orientação nesta subsecção é possibilitada ou pelos elementos existentes na proximidade ou pela relação que estabelece com a outra margem do rio. No percurso não destacámos nenhum elemento em particular como mais interessante, mas antes, toda a área e respectivo conteúdo, como uma componente riquíssima e cheia de potencial da cidade, vista aqui como um todo. O potencial de transformação destas áreas industriais é visível até pelas mais recentes reabilitações, como é o caso da LX Factory e do Braço de Prata. Apesar deste recente interesse pelas áreas industriais abandonadas, estas são ainda consideradas como áreas de desfasamento na cidade. São áreas em constante desafecção e reutilização com interesse ecológico, estético e cultural, e onde o tempo é sentido de forma única. A qualidade, aqui, abrange todos os espaços, edifícios ou infra-estruturas, que remetem a usos e acontecimentos do passado e que pela localização junto ao rio e disponibilidade se tornam os locais privilegiados para os novos usos, onde um sem fim de actividades podem aí acontecer.



Figura 3.6. Representação da experiência do percurso na Área Industrial Poente.

Anéis de Crescimento

. Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa (LFCIL)

A LFCIL entre o Vale de Chelas e o Vale de Alcântara revela-se como um troço encerrado e impermeável o que provoca uma forte tensão interna (Fig. 3.7). Entalada no tecido urbano, a LFCIL quase nunca contacta com a imediação, sendo apenas possível atravessá-la em pontos específicos de abertura. É uma linha descaracterizada, impessoal e virada de costas para a cidade. É constantemente acompanhada por edifícios, entre os quais, alguns constituem-se como uma referência que nos informa da nossa localização.

Nesta paisagem, uma vez que se trata de uma parte consolidada da cidade, onde escasseia o espaço aberto e acessível a todos, consideramos os Espaços em Aberto existentes as verdadeiras qualidades desta subsecção.



Figura 3.7. Representação da experiência do percurso na Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa.

. 2ª Circular

A 2ª Circular (Fig. 3.8), ao contrário do que era previsto, foi mais fácil de percorrer, devido por um lado à menor quantidade de obstáculos e por outro, ao relevo mais plano. Foi, no entanto, um dos troços onde a intensidade de tráfego é mais sentida, e por isso, com mais ruído e o ar mais poluído. Aqui, a diferença de escala foi transmitida, não tanto pela infra-estrutura viária em si, mas antes pelos vários elementos que se implantam neste território. O aeroporto, os estádios do Benfica e Sporting, as torres aí existentes, o centro comercial Colombo, entre outros, são os principais elementos que contribuem para essa mesma diferença de escalas. Nesta paisagem, fundem-se, de forma muito contrastante, elementos actuais com outros mais antigos, como o caso das torres com as quintas, nomeadamente a Quinta da Granja.



Figura 3.8. Representação da experiência do percurso na Segunda Circular.

Monsanto - Vale de Alcântara

O percurso pelo Vale de Alcântara (Fig. 3.9) foi um dos mais inóspitos e perigosos onde, como peões, fomos sufocados pela quantidade e dimensão das infra-estruturas que aí predominam. Trata-se de um vale mais encaixado, com vias de alta velocidade, em que o ritmo acelerado dos carros impossibilita qualquer cruzamento. Funciona como espaço canal, preenchido por infra-estruturas e onde são as linhas de circulação e a estação de tratamento de águas residuais que servem como únicas referências de direcção e orientação. Encontramos, no entanto, qualidades, como a relação com Monsanto ou o Aqueduto das Águas Livres, mas que, pelo predomínio da circulação automóvel e ferroviária, é impedido aos pedestres de os usufruir.



Figura 3.9. Representação da experiência do percurso no Vale de Alcântara.

b) Apropriação dos Espaços em Aberto

De forma a melhor compreender os Espaços em Aberto não é suficiente investigar apenas a sua origem, importa também perceber a relação destas com o homem. Estamos perante um tipo de espaços que proporcionam brechas susceptíveis de serem aproveitadas espontaneamente por utilizadores temporários ou ocasionais. A compreensão deste fenómeno ajuda não só a perceber aquilo que são e representam na actualidade como, também, a entender como podem ser reabilitados e como podem ser devolvidos às dinâmicas da cidade. Na paisagem urbana contemporânea onde existem situações desarticuladas e caóticas, em que muitas vezes o espaço público é escasso ou mesmo pouco versátil, os Espaços em Aberto, como espaços indefinidos e simultaneamente disponíveis, tornam-se uma oportunidade para diversas actividades colectivas desejadas. Veja-se como exemplo as hortas urbanas, onde determinados utilizadores, maioritariamente idosos e emigrantes, face à indisponibilidade de espaços adequados ao uso específico pretendido, procuram este tipo de ocorrências em seu proveito. Outro exemplo, muito observado durante o percurso, foi o da utilização por parte de crianças ou jovens que aí procuram o sentido de liberdade, onde brincam e jogam, aproveitando as formas e os recursos que encontram disponíveis no terreno.

A apropriação deste tipo de espaços depende de vários factores, de entre os quais destacamos o título da propriedade, o conflito, ou não, de interesse público ou privado pelo terreno, e a acessibilidade ao mesmo. Aquando da apropriação é necessário reflectir acerca do seu uso e respectivo sentimento de pertença. O título de propriedade é um factor importante, mas não limitante, como é, por exemplo, o caso de algumas hortas em Benfica, onde o proprietário cede os terrenos, ou mesmo em Chelas, onde a CP os aluga (comunicação pessoal de um utilizador). Importa também referir os casos onde existe um conflito de interesses, como, por exemplo, o da antiga feira popular onde a especulação restringe a possibilidade de apropriação espontânea. A acessibilidade reflecte-se na forma como as características físicas do espaço possibilitam, ou não, a sua utilização. Esta condição pode ser medida pelas características dos percursos, tratamento dos limites, distribuição da vegetação, declive, entre outras. O uso exprime a relação quotidiana que se estabelece entre o homem e o espaço no tempo e o próprio contexto social reflecte-se na forma e expressão da apropriação (Valera, 1999). É possível, então, distinguir vários tipos de espaços em função do período de tempo durante o qual é ocupado e das manifestações territoriais que aí ocorrem. Dependendo destes mesmos factores, o espaço delimitado adquire diferentes graus de significado pessoal e sentimento de pertença. As fronteiras, criadas ou existentes, não são necessariamente formais, o território é definido por actos de ocupação e, para que exista um espaço territorial, não é necessário um espaço formado por partes físicas, mas sim um agente que exerça controlo espacial (Alfaiate, 2000).

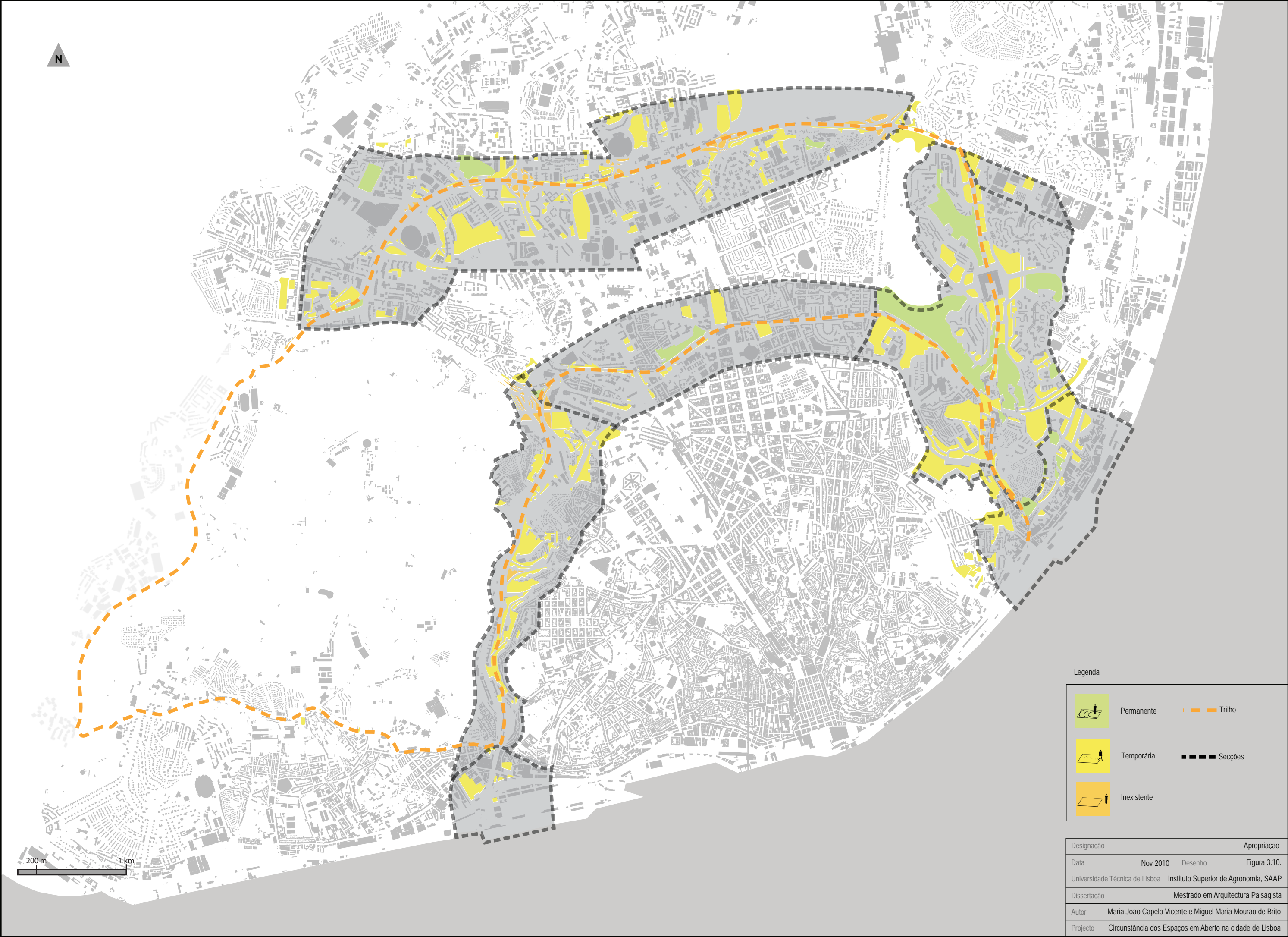
Os Espaços em Aberto embora identificados, actualmente, como elementos não incluídos no entendimento da cidade, possuem uma relação de consequências, como que de simbiose, com a mesma. A existência destes espaços tem tido, de facto, um efeito significativo na cultura e vida da cidade. O espaço público, pelo seu carácter encerrado, não permite, muitas vezes, a expressão das

subculturas que serve. Esta expressão surge em circunstâncias específicas como resposta a necessidades particulares da população. Os Espaços em Aberto, por sua vez, por não possuírem as características que estimulam o processo de reconhecimento e identificação, proporcionam um encontro e liberdade de utilização muito mais directo e menos mediado.






O estudo das várias formas como estes espaços são utilizados é necessário para a compreensão do seu potencial. São como que indícios do que ali pode acontecer mais. A apropriação expressa a identidade social e cultural do espaço e envolvente, revela quais as qualidades mais aproveitadas e traça posteriormente o raciocínio sobre o mesmo (Cupers e Miessen, 2002).

Os três tipos de apropriação que se distinguiram no percurso foram os seguintes (Fig. 3.10):

- Permanente (maioritariamente hortas)
- Temporária (feiras, passagens, actividades, jogos, etc.)
- Inexistente (na sua maioria espaços isolados e/ou cercados)



Legenda

-  Permanente
-  Temporária
-  Inexistente
-  Trilho
-  Secções

Designação	Apropriação		
Data	Nov 2010	Desenho	Figura 3.10.
Universidade Técnica de Lisboa	Instituto Superior de Agronomia, SAAP		
Dissertação	Mestrado em Arquitectura Paisagista		
Autor	Maria João Capelo Vicente e Miguel Maria Mourão de Brito		
Projecto	Circunstância dos Espaços em Aberto na cidade de Lisboa		

3.3.2. Influência da evolução urbana nas qualidades dos Espaços em Aberto

Os Espaços em Aberto surgem na cidade pelas mais variadas razões, as quais, podem estar relacionadas com acontecimentos relativamente recentes, nomeadamente, falhas na concretização de planos e implantação de infra-estruturas, ou com factores de natureza mais estruturante e/ou mais remota, como a ocorrência de acidentes naturais ou variações das características geológicas e edáficas determinantes na forma como o espaço urbano foi sendo usado e ocupado. A natureza dos Espaços em Aberto e os processos da sua estigmatização são fortemente influenciados pelo planeamento e crescimento urbano. Torna-se, então, necessário investigar a história da evolução urbana das várias secções do percurso pedonal e relacioná-la com a existência destes espaços, a vários níveis. “Cada época revela certas qualidades do lugar e sombreia outras” (Norberg-Schulz, 1997).

2ª Circular

A proposta das avenidas que compõem a 2ª circular surge no Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1959 (revisão e actualização do Plano de 1948 de Etienne de Groer pelo Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU)), numa altura de grande expansão da cidade de Lisboa, quando o automóvel começava a ser o principal meio de transporte no seu interior. Este plano procurou resolver os problemas da comunicação viária na cidade de Lisboa, em consequência da crescente circulação automóvel, através da optimização do sistema viário com diversas circulares de carácter extra-urbano que permitissem a ligação da zona ocidental à zona oriental da cidade. (Rodrigues, 2008). Foi neste contexto que surgiu o projecto da segunda circular, constituída por três avenidas: Avenida General Norton de Matos, Avenida Marechal Craveiro Lopes e Avenida Cidade do Porto. O desenho da 2ª circular não considerou a topografia da cidade de Lisboa, sendo constituído por extensos viadutos de dimensões desproporcionadas à escala da cidade e apresentando em boa parte da sua extensão uma independência relativa à estrutura urbana pré-existente. Estes viadutos foram ladeados por grandes construções, nomeadamente estádios, edifícios terciários e residenciais, o que criou um contraste entre os dois tipos de estruturas completamente desligadas uma da outra. (Rodrigues, 2008) O traçado da segunda circular intersecta uma série de diferentes tecidos urbanos, por vezes também estes caracterizados por descontinuidades ou má articulação entre si. Esta estrutura linear agrega a si problemas de duas naturezas: (i) a escolha do traçado da linha, em que a única lógica clara é a de ser circular numa cidade de estrutura radiocêntrica, mas introduzindo grande rotura sobretudo do ponto de vista espacial/altimétrico; e (ii) a incapacidade, quase implícita, de articular eficazmente os tecidos que com ela confinam. O resultado é o surgimento de significativo número de espaços residuais.

Vale de Chelas

Até ao início do século XIX o Vale de Chelas consistia essencialmente em áreas de cultivo associadas a conventos e quintas, nomeadamente, hortas nos terrenos baixos e culturas de sequeiro de trigo ou cevada nos terrenos em declive. Esta forma de ocupação ancestral deve-se às características deste Vale, com abundância de terrenos com solos muito férteis e de água nos

terrenos baixos. No século XIX ocorreu um grande desenvolvimento industrial que se veio a fixar principalmente na frente ribeirinha de Lisboa. Os factores que levaram à instalação da indústria neste local incluíram a facilidade de comunicação fluvial e a construção dos caminhos-de-ferro para leste e norte, a partir de 1856. (Rodrigues, 2008) Desenvolveram-se os pólos industriais de Xabregas, Beato, Chelas, Poço do Bispo, Marvila e Braço de Prata. O grande desenvolvimento industrial desta zona da cidade promoveu a fixação de população operária em torno das fábricas, a qual gerou núcleos de habitação de grande precariedade. Também em 1919 foi construído o Bairro Madre Deus, para a população que trabalhava na indústria (Dias, 2000).

A expansão da cidade para Chelas foi feita através do Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa de 1948, elaborado entre 1938 e 1948 por Etienne de Groer. Com este plano foram iniciados os estudos das possibilidades de ocupação da zona de Chelas, que até então possuía características maioritariamente rurais. Foi proposta como uma zona de habitação de baixa densidade, incluindo a poente uma zona industrial, e a norte uma zona verde de separação. O sistema viário constituía-se como a continuação do proposto para o centro da cidade, com um sistema de vias circulares e radiais.

Posteriormente, em 1954, a CML criou o Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU) com o objectivo de proceder à revisão e actualização do Plano de 1948. O Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1959 retomava a estrutura viária anterior, reduzia a área industrial, ampliava a zona habitacional e aumentava as densidades de ocupação. A zona verde deslocava-se para poente, para as áreas de servidão do aeroporto, onde se previa a criação de um parque. Porém, em consequência de um período alargado de planeamento, parca implementação e crescente aumento do número de habitantes, surgiram vastas áreas de habitação precária (bairro de lata). O Inquérito Habitacional aos Bairros de Lata e Construções Abarracadas na Área Administrativa de Lisboa (1960-1961), desenvolvido pelo Gabinete Técnico da Habitação - GTH (1960-1961), revelou que na freguesia de Marvila 30% da população residente vivia em “bairros de lata” ou em construções de alvenaria de condições precárias, numa percentagem ($\approx 5\%$) superior à das restantes freguesias da cidade (Dias, 2000).

O Plano de Urbanização de Chelas de 1965 surge com o objectivo de promoção de habitação social, para resolver a falta de habitação resultante de uma acelerada e desorganizada concentração de população na cidade de Lisboa. É proposta a criação de vários núcleos de habitação de alta densidade e um núcleo principal de equipamentos e actividades. Em comparação com o plano do GEU, a ocupação da zona habitacional é mais densa e são ampliados os espaços verdes para que desempenhassem um papel de separação e protecção entre a zona habitacional e a zona industrial. A estrutura viária também é alterada, são propostas duas vias que se intersectam no centro geométrico de Chelas, que passa a ter como estrutura principal dois eixos paralelos ao vale central, a partir do qual se formou uma estrutura secundária, que estrutura cinco zonas habitacionais, designadas por: I, J, L, M e N, cada uma com o seu próprio núcleo. O “núcleo principal” de equipamentos, designado por zona O, ocupou uma posição estratégica no centro da malha de Chelas.

As propostas feitas para o Vale de Chelas previam a criação de uma malha contínua, espacial e funcionalmente articulada. No entanto, uma vez mais, o prolongamento na concretização dos planos comprometeu a eficácia da proposta, no que se refere à articulação com as áreas envolventes e à continuidade da parte edificada. Os espaços deixados livres comprometeram a unidade do tecido urbano e acentuaram a descontinuidade face às áreas circundantes.

Chelas revela-se actualmente como um conjunto de partes morfologicamente distintas, incluindo uma zona industrial desactivada separada pela linha ferroviária e uma zona habitacional assente no vale e nas suas encostas. Como resultado, verifica-se uma paisagem complexa e desarticulada, onde coexistem testemunhos de ruralidade (hortas e azinhagas), conjuntos habitacionais modernos e património industrial. O desenvolvimento deste território ocorreu de forma monofuncional, sem diversidade, tendo como consequência o isolamento deste território em relação à cidade. Uma boa parte dos equipamentos comuns estruturantes da intervenção nunca chegaram a ser construídos o que contribuiu, também, para o carácter confuso e desarticulado desta paisagem. A “nova” estrutura do plano impunha-se à estrutura rural pré existente, ignorando a sua especificidade e adaptação ao local, aspecto que leva à existência de situações estranhas como é o caso do terreno de uma quinta em Marvila cuja geometria perdeu o significado uma vez que ficou “entalada” pela geometria própria dos prédios de habitação social construídos posteriormente.

O Vale de Chelas, é constituído por um território em que se sucedem os espaços devolutos causados pela consecutiva desactualização das várias monofunções e outros espaços desactivados das suas funções ancestrais - terrenos de cultivo vazios, quintas e conventos abandonados, espaços industriais e portuários sem utilização, infra-estruturas de transporte desactivadas. A desocupação sucedeu-se ao longo da história e subsistiu até hoje, originando uma rotatividade na ocupação das estruturas, com vista ao abrigo de novas funções (Ochoa, 2005). Este tipo de circunstâncias gerou um género de Espaços em Aberto que não são necessariamente interstícios, são espaços que por vezes perderam a articulação e coerência original e que não se integram na actual estrutura urbana.

Vale de Alcântara

Em 1147 Alcântara tinha uma ocupação muito dispersa. As terras eram razoavelmente férteis e, desde muito cedo, foram apropriadas pelos reis como domínio fundiário. No século XVIII devido à proximidade ao centro da cidade e aos bons acessos, foram construídos alguns palácios na zona da Junqueira e, após o terramoto de 1755, o rei e o governo instalaram-se em Alcântara, o que atraiu a nobreza a fixar-se nesta zona (Junta de Freguesia de Alcântara, 2008). É nos finais do século XVIII, inícios do século XIX, que ocorre o seu grande desenvolvimento industrial. De entre as várias indústrias destacam-se as estampearias, fábricas de curtumes, de louça e de lanifícios, pedreiras (para fabrico de cal) e, em meados do século XIX, fixaram-se algumas unidades fabris da indústria química. Apenas na segunda metade do século XIX surgiram os bairros operários e os pátios. A melhoria dos transportes públicos e a abertura dos caminhos-de-ferro levaram a um grande desenvolvimento da área industrial e do bairro de Alcântara. Entre 1884 e 1886 começaram a ser urbanizados os bairros de Santo Amaro e do Calvário e, nas primeiras décadas do século XX, foram desactivadas quase

todas as grandes fábricas do núcleo de Alcântara e do Calvário. O bairro de Alcântara foi-se tornando cada vez mais comercial e residencial (Junta de Freguesia de Alcântara, 2008).

Com o Plano Geral de Melhoramentos de Ressano Garcia de 1903, surgiram os primeiros focos industriais de Alcântara no início do século XX. Enquanto no centro da cidade eram aplicadas medidas higienistas para resolver problemas de salubridade, os núcleos industriais eram planeados na frente ribeirinha e nas periferias imediatas de Lisboa, para tirar proveito da comunicação fluvial e linhas ferroviárias.

No plano de Groer (Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa de 1948) o grande desenvolvimento industrial dá-se na zona oriental da cidade. O franco crescimento do pólo industrial de Alcântara deve-se à acentuada pendente do vale. A indústria e os núcleos residenciais associados ocuparam as cotas mais baixas do vale, o que fez surgir problemas relacionados com o controlo de cheias. Groer propôs também a criação do Parque de Monsanto, que deveria funcionar como um anel periférico da cidade.

O Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1959 procurou a resolução de problemas da comunicação viária, tendo sido proposta a construção da ponte sobre o Tejo, que transformou drasticamente a imagem do Vale de Alcântara. A construção da Ponte 25 de Abril foi responsável pela profunda modificação do troço terminal do Vale de Alcântara, provocando a demolição de uma boa parte da zona habitacional.

O rápido crescimento da cidade de Lisboa e a crescente vaga de imigração foram as principais preocupações do Plano Geral de Urbanização de Lisboa de Meyer Heine de 1977. Foi proposta a supressão da área industrial de Alcântara e a sua deslocação para a periferia da cidade, de modo a controlar o crescimento de núcleos habitacionais de operários.

O Vale de Alcântara que outrora era uma ribeira navegável é hoje um tecido urbano fragmentado por vias e linhas ferroviárias. Esta zona foi também extremamente afectada pela crescente circulação automóvel e pelo inerente desenvolvimento da cidade nesse sentido, perdendo-se, uma vez mais a escala do peão. É um local onde a ocupação se deu principalmente nas cotas mais baixas, originando problemas de drenagem, que se verificam até aos dias de hoje. O estudo deste vale surge da necessidade de repensar as suas dinâmicas ecológicas e de humanização de uma paisagem já muito degradada.

Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa

A evolução urbana da LFCIL encontra-se descrita no ponto 4.1, uma vez que foi esta a parte do percurso seleccionada para o estudo da oportunidade e objecto do programa e das dinâmicas da proposta de intervenção.

3.3.3. Aspectos biofísicos e antropológicos.

Neste ponto, procedeu-se à sistematização das várias características intrínsecas e de envolvimento dos Espaços em Aberto (Anexo 1.1) e à recolha de outros constituintes da paisagem, de forma a possibilitar a sobreposição dos vários layers de informação, que permite encontrar as possíveis relações existentes. Com este objectivo, seleccionámos determinados parâmetros biofísicos, culturais e ecológicos.

Ao nível biofísico é possível interpretar a fisiografia destes espaços a partir da interceptação da altimetria (Anexo 1.3) com as linhas de água e de fosto (Anexo 1.2). Através da interceptação deste último conjunto com os declives (Anexo 1.4) é possível perceber se os espaços estão, ou não, inseridos no sistema húmido ou seco, o que determina a aptidão dos mesmos aos vários usos. Designadamente, se são mais adequados, por exemplo, à edificação ou à produção agrícola. (Magalhães, 2001) Ainda ao nível biofísico mostrou-se necessária a geologia (Anexo 1.5) por completar a informação anterior, permitindo identificar outras características da paisagem como as zonas da cidade mais férteis e mais permeáveis e, em cruzamento com os declives mais baixos, as zonas de maior grau de infiltração.

Ao nível antropológico recolheram-se os elementos culturalmente relevantes para este contexto como as quintas e estruturas de água (Anexo 1.6), o sistema de circulação (Anexo 1.7), a distribuição do edificado e dos espaços verdes urbanos (Anexo 1.8). Uma vez mais, abordaram-se as componentes espaciais do território que permitem caracterizar e enquadrar os Espaços em Aberto no seu envolvente: se estão totalmente rodeados por vias e assim mais isolados que os restantes; se estão mais próximos ou mais afastados das zonas de habitação; se estão, ou não, relacionados com antigas quintas ou indústrias, entre outros.

3.4. Critérios de diferenciação dos Espaços em Aberto da cidade

Com os critérios de diferenciação encerra-se a fase do estudo da circunstância dos Espaços em Aberto na cidade de Lisboa.

Recolheu-se a informação necessária dos pontos anteriores de leitura horizontal (3.2) e, em especial, de leitura vertical (3.3) do território, onde se inserem os Espaços em Aberto, e foram então sistematizados os vários factores que estão por detrás da sua origem, transformação e situação actual. Destacamos, no ponto 3.3., de análise mais profunda, a experiência do percurso (3.3.1); o contexto histórico das secções (3.3.2); e a intercepção de cartografia relacionada com as características biofísicas e culturais onde se inserem (3.3.3), por serem os principais contributos para as conclusões agora alcançadas. Desta forma, foi possível diferenciar os Espaços em Aberto de acordo com os critérios que se encontram no quadro 3.1.

Quadro 3.1. Critérios de diferenciação dos Espaços em Aberto da cidade.

a. Impedimento à edificação	b. Desafecção	c. Fragmentos da zona consolidada da cidade	d. Interstícios (que resultam da implantação de infra-estruturas)
a.1. Por risco de inundação	b.1. Agrícola		d.1. Viária
a.2. Por risco de erosão	b.2. Industrial		d.2. Ferroviária
	b.3. Habitação precária (bairros de lata)		d.3. Edificada

a. Impedimento à edificação: por risco de inundação e por risco de erosão

Como seria de esperar, muitos dos Espaços em Aberto resultaram da incapacidade de construção de edifícios devido, principalmente, a condicionantes biofísicas. Designadamente, devido a riscos de inundação ou de erosão. É o caso de linhas de água, sujeitas a problemas que podem causar inundações, e os terrenos com grandes declives, onde a obra de edificação se torna dispendiosa e a acessibilidade limitada. Neste grupo não estão incluídos os espaços que sofreram uma intervenção e foram convertidos em espaço público.

b. Desafecção: agrícola, industrial e habitação precária

Muitos Espaços em Aberto resultam da desactualização de usos que lhes eram afectados, como áreas industriais desafectadas, campos de cultivo abandonados, ou edifícios de habitação precária demolidos. São espaços que perderam a sua função inicial e nunca foram “oficialmente” reconvertidos. No caso de Lisboa, o abandono agrícola está, na sua maioria, relacionado com as antigas quintas, os edifícios demolidos com os bairros de lata e a desafecção industrial com as zonas portuárias, mais próximas do rio, cujo uso original tem vindo a desaparecer.

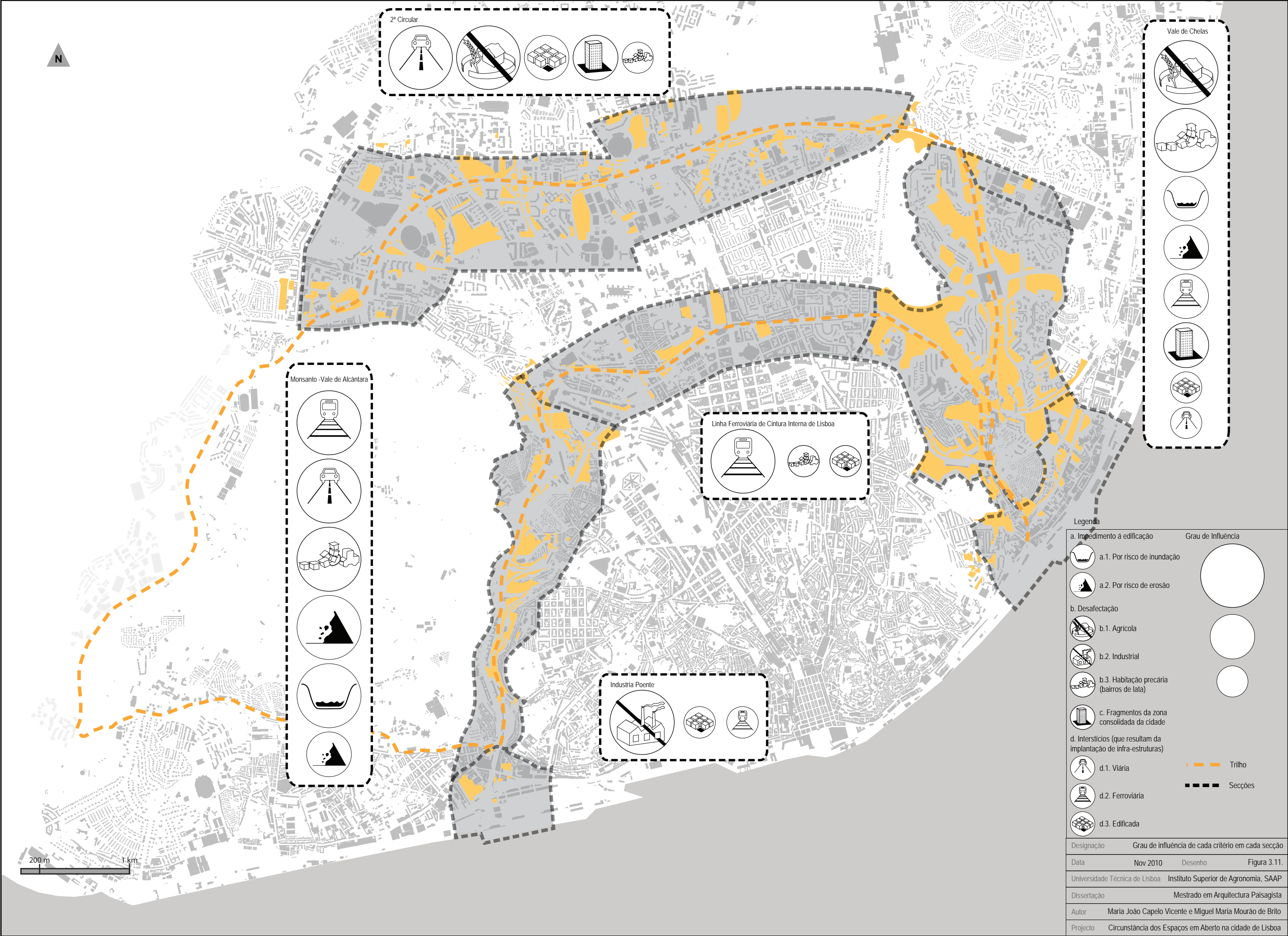
c. Fragmentos da zona consolidada da cidade

São entendidos enquanto fragmentos da zona consolidada da cidade todos aqueles espaços, normalmente de escala mais reduzida, onde ocorrem situações de embargo, planos não aprovados ou lotes não construídos. São espaços normalmente entre edifícios que, não sendo objecto de desenho urbano, tornam-se momentaneamente espaços residuais apesar de estarem plenamente inseridos no sistema modular do tecido.

d. Interstícios, que resultam da implantação de infra-estruturas: Viária, Ferroviária e Edificada

Por último, existem os espaços que resultaram da implantação de infra-estruturas no terreno, nomeadamente as viárias, ferroviárias e edificadas. Podem ser taludes ou outro tipo de espaços, entre ou ao lado de determinadas linhas viárias ou ferroviárias (d.1 e d.2) que, devido ao difícil acesso, não são facilmente aproveitados. Podem ser, também, os espaços muitas vezes não calculados, que sobram após a construção de um determinado edifício (d.3).

A variedade e complexidade destes factores (de transformação) é tal, que tornou impossível classificar cada espaço de forma individual. Acontece com frequência a sobreposição de mais do que um factor num mesmo espaço. Por isso, agrupamos, para cada secção e de forma hierarquizada os factores que mais contribuíram para a origem e sucessivas transformações do respectivo conjunto de espaços incluídos (Fig. 3.11).



4. OPORTUNIDADE DOS ESPAÇOS EM ABERTO NA LINHA FERROVIÁRIA DE CINTURA INTERNA DE LISBOA - SUB-ESPAÇO DE ESTUDO

4.1. Objecto de estudo

O objecto de estudo é o conjunto dos Espaços em Aberto que acompanham a Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa (LFCIL), dentro de um limite próprio e diferenciados segundo seis secções (Fig. 4.1).

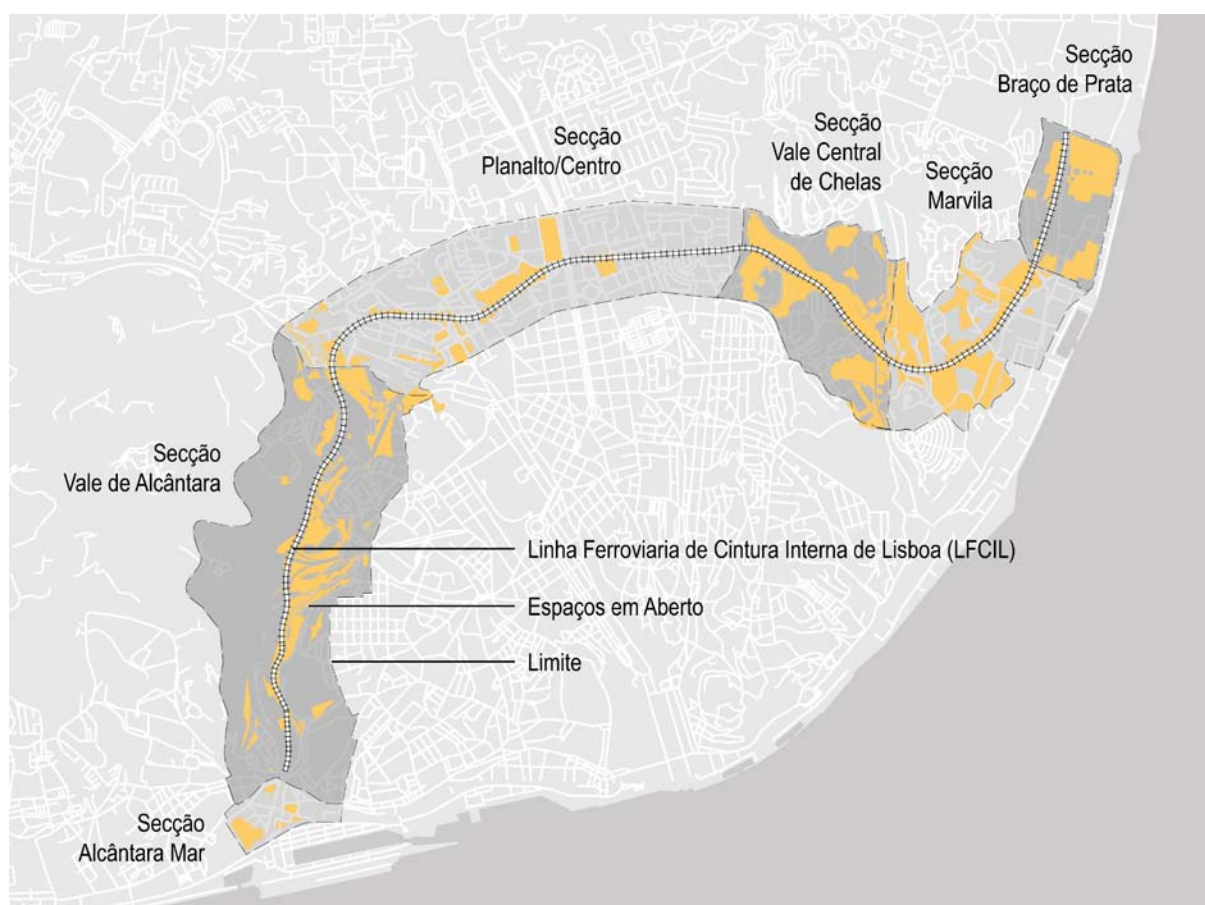


Figura 4.1. Objecto de estudo: conjunto dos Espaços em Aberto que acompanham a Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa, dentro de um limite próprio e diferenciados segundo seis secções.

A LFCIL enquadra-se na contextualização da paisagem, dos Espaços em Aberto e das respectivas intervenções.

A definição do limite da área de estudo não surgiu de imediato, fez parte do processo de análise e caracterização. O limite abarca a porção de território que relaciona os Espaços em Aberto directa ou indirectamente com a LFCIL. O limite seguiu, assim, linhas específicas da paisagem quer viárias e/ou

pedonais com carácter estruturante, quer fisiográficas, nomeadamente as de cumeada, quer as que decorrem das características do tecido urbano, nomeadamente as linhas que marginam e estabelecem transição entre a área mais fragmentada, junto à linha de cintura, da mais consolidada.

O seccionamento da área de estudo, tal como o limite descrito, não surge de um acto imediato, mas do processo de experimentação e do levantamento cartográfico e bibliográfico. A principal regra de partição da área de estudo é feita a partir de limites espaciais e biofísicos, limites estes que não são obviamente considerados de uma forma estanque mas relacionados com dinâmicas da paisagem contigua e/ou dos sistemas que com estes se cruzam. O seccionamento da área de estudo é, também, um elemento caracterizador da mesma porque distingue, dentro do limite desta, seis subáreas com atributos próprios e dinâmicas diferentes. Estas diferenças contextualizam os Espaços em Aberto nelas inscritos e condicionam todo o raciocínio para a sua intervenção.

Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa (LFCIL)

A Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa tem aproximadamente onze quilómetros e meio de comprimento e um traçado aproximadamente semi-circular em via dupla na maioria do seu percurso, quádrupla entre Sete Rios e Roma-Areeiro e única de Campolide a Alcântara-Terra (Torres, 1958). Esta linha insere-se ao longo das principais unidades da paisagem de Lisboa, o planalto, os vales encaixados virados ao rio Tejo, e o aterro ribeirinho, os quais se apresentam determinantes na génese e qualidades da paisagem nela implantada e evoluída. Possui as seguintes paragens: Alcântara-Terra, Campolide, Sete Rios, Entre Campos, Roma-Areeiro, Chelas, Marvila e Braço de Prata. Liga todas as linhas radiais ferroviárias que terminam em Lisboa: Cascais, Sul, Sintra/Oeste e Norte. A LFCIL cruza todas as linhas do Metropolitano de Lisboa, com ligações de transbordo em quatro estações de três destas linhas. Trata-se de uma circular numa cidade de estrutura de forma digital (radiocêntrica) que adquire um papel determinante do ponto de vista distributivo. A LFCIL não foi planeada nem construída de uma só vez. Ao longo dos finais do século XX (início em 1970) foram progressivamente pensados e executados determinados troços consoante o interesse nas várias ligações (também ferroviárias) do centro de Lisboa ao Norte, Sul e Oeste (Cascais e Sintra), inicialmente, para exploração comercial. O percurso integral só ficou completo na última década do século XX sendo denominado oficialmente por Linha de Cintura Interna. Actualmente a LFCIL já não serve tanto o transporte de mercadorias sendo uma das artérias ferroviárias portuguesas mais movimentadas, com circulações suburbanas, regionais, Alfa Pendular, e Inter-cidades. A linha sofreu transformações recentes nomeadamente na multiplicação das linhas de circulação ao longo do trecho Areeiro – Braço de Prata, devido às novas exigências da procura e às futuras ligações de alta velocidade com o Porto e com Madrid (que inclui a eventual 3ª travessia).

A Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa representa, assim, uma determinada conjuntura do passado, presente e futuro. Do passado, ligado a todo um processo de transformação da paisagem, próprio da época em que foi construído, sendo uma consequência, mas também, uma causa da época. Funcionou como limite urbano até meados do séc. XX, estando de momento perfeitamente inscrita em troços de cidade consolidada. Do presente, quer pela função que exerce como linha de transporte e acesso quer pelas marcas físicas que deixa no território. Como objecto físico (infra-

estrutura), incluindo, não só, as próprias linhas de circulação ferroviárias como, também, as estações e, em alguns casos, uma zona de alargamento com linhas extra para manobras e estacionamento. Note-se que a LFCIL revela-se, hoje, como um elemento “esquecido” na cidade. Negligenciada no crescimento da cidade funcionou mais como obstáculo do que como elemento estruturante. Apesar dos diferentes graus de relação que estabelece com o meio surge como que escondida e permanece como um elemento relativamente desconhecido na cidade. Até à data pouco foi feito para alterar esta situação, perdendo-se o seu potencial na activação/re-activação dos Espaços em Aberto, com o qual se relaciona, e na articulação das respectivas zonas (localidades) no qual está contido.

A LFCIL é uma estrutura de movimento e uma infra-estrutura que “amarra” vários subespaços de qualidade distinta, é também uma oportunidade de ler cinesteticamente a paisagem quer pelos movimentos explícitos a ela associados quer pelos movimentos implícitos registados nos vários subespaços da paisagem que atravessa.

Seccionamento

Ao longo do espaço envolvente da linha ferroviária de cintura interna consideraram-se seis secções de paisagem:

- Alcântara Mar
- Vale de Alcântara
- Planalto/Centro
- Vale Central de Chelas
- Marvila
- Braço de Prata

A Secção Vale Central de Chelas distingue-se do Vale de Chelas referido no percurso pedonal do ponto 3, sendo, este último, o conjunto do Vale Central e do vale subsidiário de Chelas, tal como é designado por Dias (2000).

4.2. Análise, síntese e selecção de qualidades

Neste estudo, a paisagem é entendida como o espaço global integrador do funcionamento matricial de tecido conectivo que organiza não apenas os objectos e espaços, mas também os processos dinâmicos e os eventos que se movem através deles. A paisagem é assim considerada como a superfície activa que estrutura as condições para novas relações e interacções entre as realidades que nela se inserem (Corner, (1999). É a infra-estrutura e a superfície estrutural onde se inscrevem sistematicamente o leque de actividades que nela ocorrem, quer as fixas, quer as que se encontram em mudança. Como tal, a superfície urbana é dinâmica e receptiva, flexível e desdobrável em acontecimentos no tempo (Corner, (1999).

4.2.1. Percepção e análise

Considerando a intenção final de uma aproximação das possíveis combinações de determinadas comunidades (indivíduos - populações) com determinados espaços, por determinadas razões, por determinado ou indeterminado tempo e de acordo com as características próprias de cada um, surgiu

a necessidade de investigar as componentes específicas do sítio urbano que informem, em paralelo: o comportamento humano na sua relação com os espaços; as características intrínsecas dos Espaços em Aberto; e o meio (estrutural, ecológico, socioeconómico e cultural) onde o espaço e o Homem se inserem, convive e se transformam.

4.2.1.1. Sistemas lineares e movimento: linha nas linhas

Neste primeiro tópico da análise, a LFCIL é confrontada com os restantes sistemas lineares da cidade. Analisam-se as diferentes formas de movimento na cidade, quer as humanas, nas várias modalidades, quer as ecológicas, em especial a do escoamento de água superficial. São detectados os circuitos de acessibilidade preferenciais, os vários sentidos de deslocação e, assim, assimilados os padrões de movimento nas diferentes secções de estudo. Analisam-se, também, os diferentes graus de conectividade entre os Espaços em Aberto estudados e as várias formas de acessibilidade aos mesmos.

Rede viária

Esta primeira carta (Anexo 2.1) da análise coloca em paralelo o sistema viário da cidade, a LFCIL e os Espaços em Aberto. Confronta-se o funcionamento dos movimentos viários com o da LFCIL e investigam-se os locais de intersecção, os locais onde se acompanham e como se contactam, em cada secção. Procuram-se, também, as relações deste sistema com a situação dos Espaços em Aberto, quer sejam estas relações de complementaridade ou de adversidade.

Nesta carta (Anexo 2.1) constam:

- a linha ferroviária de cintura interna;
- os Espaços em Aberto da cidade dentro do limite de estudo;
- a rede viária existente e prevista de 1º Nível (Rede Rodoviária Nacional e Rede Municipal), de 2º e de 3º Níveis, retirada da Proposta de Revisão do PDM de Lisboa, da “Planta de acessibilidades e transportes” (CML, 2010a);
- a marcação das intersecções entre o sistema viário e a LFCIL, hierarquizadas de acordo com o nível da rede viária que é intersectada.

A leitura é realizada de Oeste para Este, iniciando-se na secção de Alcântara Mar e terminando na secção do Braço de Prata. Esta carta revela a dinâmica da LFCIL com o sistema viário e reflecte, também, o que caracteriza as próprias secções e o papel que a LFCIL cumpre actualmente na cidade. De entre as múltiplas conclusões que se podem tirar, descrevem-se, de seguida, as consideradas mais importantes.

A secção Alcântara Mar parece funcionar como um funil que recolhe e distribui a entrada e saída do “túnel” Vale de Alcântara, o qual permite o acesso à cidade num movimento periférico Norte-Sul ao longo deste primeiro limite da cidade tão marcado pelo obstáculo natural que é Monsanto. As linhas afunilam ao entrar no vale a sul, viajam lado a lado como que encurraladas e depois, ao interceptarem a zona de crescimento da cidade para norte, separam-se e passam a viajar no plano e à distância, imbricadas e construtoras da malha urbana. De facto, quando se percorrem os vários

locais, no Vale de Alcântara, a presença das linhas viárias e a da linha do comboio são constantemente sentidas e é possível observar quando estão próximas e quando se intersectam. O que não acontece no centro, onde, as linhas viárias, passam a estar inseridas na malha urbana, acessíveis, multifuncionais e a fazer, assim, parte da vida urbana. Ao contrário do Vale de Alcântara onde não passam de objectos que flutuam ali ao longe e que bloqueiam a paisagem. Na secção central, na sequencia do, já muito referido, o crescimento da cidade a norte, a LFCIL funcionou mais como um obstáculo do que um recurso, resultando numa zona viva mas onde a LFCIL passa despercebida (por estar escondida) ou é obstrutiva como uma barreira. Interessante, mas igualmente revelante da sua dissociação da vida urbana, é o facto de nesta secção as únicas vezes que foi possível o contacto directo com a LFCIL foi através das vias que a cruzam no sentido Centro-Norte. Esta é a secção onde as intercessões são mais frequentes e bem distribuídas. Ao afastar da secção centro em direcção a Este a LFCIL inflecte e, ao longo das três últimas secções, vira a Norte encostada à margem do Rio Tejo. As duas linhas viárias de 2º Nível que acompanham e limitam a Secção Planalto/Centro, na secção Vale Central de Chelas, abrem e distanciam-se, ainda mais, da LFCIL, tornando-a num objecto ainda mais isolado, em termos de acessibilidade e possibilidade de contacto. A secção Vale Central de Chelas é dividida da secção Marvila pelo vale subsidiário de Chelas, acompanhado pela estrada de Chelas, que liga o rio e a marginal ao Norte, na direcção do aeroporto, pelo meio do Chelas. Estas últimas três secções (Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata) fazem parte da zona Este da Cidade menos consolidada pelo afastamento do crescimento da cidade a Norte.

Rede ferroviária

Esta carta revela a totalidade da rede ferroviária de Lisboa Município e as estações de intercepção entre elas (Anexo 2.2). Aqui o interessante é perceber como se complementam e articulam a LFCIL com as restantes linhas ferroviárias. Torna-se, também, esclarecedor o papel que cada uma cumpre.

A LFCIL contorna a cidade ao longo do primeiro anel (de crescimento) servindo como linha de distribuição onde se amarram as restantes linhas ferroviárias que penetram no centro e o ligam ao exterior. Torna-se evidente o potencial que esta rede possui para os Espaços em Aberto em termos de escala de conexão (ligação). A LFCIL em complemento com as restantes linhas ferroviárias permite o encurtamento das deslocações e assim uma maior atracção e oportunidade de activação dos espaços. A deslocação em comboio permite, por um lado, a ligação entre zonas muito distantes e com uma elevada capacidade de carga, e, por outro, o contacto visual com aquilo que acontece “lá fora” e a experiencia do espaço aquando a saída e entrada nas paragens. O comboio, as suas ligações e infra-estruturas fazem parte do sistema de oportunidade dos Espaços em Aberto. Seja no sistema de acessibilidade como um recurso, no de referenciação como um marco ou no processo de criação como elemento de inspiração e como ponto de partida para a intervenção.

Rede metropolitana

Esta carta isola a LFCIL com a rede metropolitana de Lisboa e marca as estações de ligação ou proximidade entre ambas (Anexo 2.2). Aqui o destaque vai para o factor de acessibilidade e conectividade. O potencial da rede metropolitana assenta no conhecimento das suas dinâmicas e na

forma como são aproveitadas ou incorporadas na activação dos espaços. Esta, é um elemento que liga, concentra e dispersa as pessoas na cidade através das paragens que funcionam como pontos catalisadores do movimento.

É interessante verificar, na carta, como a LFCIL se completa com a rede de metro. A LFCIL cruza todas as linhas do Metropolitano de Lisboa, com ligações de transbordo em quatro estações de três das linhas desta rede. São elas: o Jardim Zoológico da Linha Azul, Entrecampos da Linha Amarela e Roma e Areeiro na Linha Verde. Na Linha Vermelha a paragem mais próxima é a das Olaias com a de Chelas da LFCIL. Note-se que as quatro estações referidas encontram-se na Secção Planalto/Centro e só a Linha Vermelha cruza fora, na secção Vale Central de Chelas.

Rede de percursos cicláveis

Foram adaptados de CML (2010b) os percursos cicláveis construídos, em construção e os previstos (Anexo 2.2). A rede de mobilidade suave na cidade de Lisboa é, ainda, incipiente e, por isso, é mais interessante a incorporação desta informação nas decisões programáticas do que a sua análise por aquilo que existe no presente. Contudo, entendeu-se evidenciar o limite entre a Secção Vale de Alcântara e a Secção Planalto/Centro que é feito pela ciclovía e que formaliza o corredor ecológico que vai desde a Baixa pela Avenida Central, passando pelo Parque Eduardo Sétimo em direcção a Monsanto. Este limite marca o início do vale e o início de uma paisagem diferente da do centro. Evidencia-se também um segmento em construção que contacta com a LFCIL e que a acompanha durante a metade Este da Secção Planalto/Centro e um outro segmento previsto que faz o mesmo mas na Secção Marvila.

Rede de linhas de água

Através das linhas de água (Anexo 2.2) é possível ler a fisiografia do território e, assim, entender como se implanta a linha de cintura no terreno e como se relacionam os Espaços em Aberto com a dinâmica da água. Na secção do Vale de Alcântara e na do Vale Central de Chelas, onde a topografia é mais acidentada, o traçado da LFCIL aproveita a situação de vale como espaço canal. Como já referido no ponto 3, a água possui uma relação muito directa com a existência de Espaços em Aberto na cidade. Nestas duas secções, onde a LFCIL acompanha uma linha de água, é possível observar uma maior concentração de Espaços em Aberto ao longo da mesma. Na sua maioria, são espaços resilientes ligados ao sistema húmido. Estes espaços resistiram à edificação e consequente impermeabilização, precisamente por não se adequarem a esse mesmo efeito. São parte fundamental do sistema hídrico da cidade, e só cumprem a sua função se permanecerem permeáveis. Potencialmente podem germinar um sem fim de utilizações possíveis e compatíveis, passando assim a fazer parte da paisagem como um todo, ou seja, como parte, não só, do sistema ecológico, mas também, do cultural. O que se aponta aqui é a possibilidade de ligar e integrar estes espaços no mundo das vivências e acontecimentos urbanos. Será possível observar melhor estas duas ocorrências na carta dos sistemas ecológicos apresentada no ponto 4.2.1.3. A LFCIL desce pelo Vale Central de Chelas e ao passar para as secções Marvila e Braço de Prata a linha de água principal continua para Sul em direcção ao rio e a LFCIL inflecte para Norte e passa a viajar em paralelo ao rio e perpendicular às linhas de água.

4.2.1.2. Sistema de referências

O sistema de referências é, aqui, entendido como o conjunto de elementos que se destacam por diversas razões (Anexo 2.3). São elementos de diferenciação do tecido urbano por razões formais, morfológicas e/ou funcionais. São pontos que catalisam o movimento na cidade por funcionarem simultaneamente como motivo de deslocação, forma de orientação e de noção da posição relativa. Cumprem uma dupla função como objectos marcantes que se destacam no campo visual e simultaneamente como organismos vivos e activos, influenciadores das dinâmicas urbanas. A necessidade de recolher as referências urbanas surge, também ligada, ao sistema de oportunidades dos Espaços em Aberto por exercerem uma papel fundamental no processo de concepção do programa e consequente concretização da intervenção.

O método de realização desta carta difere ligeiramente das restantes por se apoiar mais na informação processada a partir da experiência obtida na várias visitas aos locais, do que na informação obtida a partir da literatura e da cartografia.

A carta abarca os seguintes grupos:

- jardins, parques e outros espaços arborizados;
- grandes superfícies de cultivo;
- determinados bairros;
- instituições públicas (universidades, hospitais, etc.);
- infra-estruturas;
- centros de comércio e espectáculo;
- entidades culturais.

Note-se a diferença no número de pontos de referência, dentro do limite das secções, da esquerda para a direita. Alcântara Mar, Vale de Alcântara e Planalto/Centro (Oeste) possuem um maior numero de pontos de referência dentro dos seus limites do que as três restantes: Planalto/Centro (Este), Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.

Secção:

- Alcântara Mar - Lx Factory.
- Vale de Alcântara - Tapada da Ajuda; Tapada das Necessidades; Cemitério dos Prazeres; Campo de Ourique; ETAR; Monsanto; Amoreiras; Bairro da Liberdade; Aqueduto das águas livres.
- Planalto/Centro - Jardim Zoológico; Sete Rios (estação); Instituto Português de Oncologia Francisco Gentil; Praça de Espanha; Fundação Calouste Gulbenkian; Hospital Curry Cabral; Jardim do Campo Grande; Campo Pequeno.
- Vale Central de Chelas - Parque da Bela Vista; Cemitério do Alto de São João.
- Marvila - Hortas do vale de Chelas; Shopping da Bela Vista; Jardim de Madre Deus; Bairro de Madre Deus; Braço de Prata.
- Braço de Prata - antigos gasómetros da Fábrica de Gás de Portugal.

4.2.1.3. Sistemas ecológicos

O conjunto de informação contido nesta representação dos sistemas ecológico (Anexo 2.4) serve como ferramenta para a compreensão do que levou à existência de determinados Espaços em Aberto, no conhecimento das qualidades próprias dos mesmos e no processo de concepção do programa das intervenções. Informa, também, como se configura o território e como funcionam os vários sistemas ecológicos nas várias secções de estudo.

A carta é composta:

- pela totalidade do sistema húmido (linha de água e zona adjacente) que afecta o perímetro de estudo;
- pelas bacias de retenção/Infiltração pluvial, também, dentro do perímetro;
- pelas linha de festo que limitem os sistemas húmidos representados;
- e pela diferenciação dos Espaços em Aberto que são acidentados.

É interessante poder observar as diferentes configurações e os diferentes padrões de distribuição dos Espaços em Aberto consoante as várias configurações fisiográficas do território de acordo com as respectivas consequências ecológicas.

As três primeiras secções, Alcântara Mar, Vale de Alcântara e Planalto/Centro, fazem parte da mesma rede hídrica. A secção Planalto/Centro pertence à bacia de recepção de água de um dos três ramais que se juntam em Sete Rios, precisamente na fronteira entre a secção Planalto/Centro e a secção Vale de Alcântara, para desaguar, a jusante, no rio Tejo. A secção Planalto/Centro compreende uma zona plana da cidade onde o limite de inundação alarga numa enorme bacia de recepção e consequente condução de água quer à superfície quer por infiltração. A secção Vale de Alcântara corresponde ao caminho que a água percorre para chegar ao rio. A água é conduzida pelo Vale de Alcântara entre Monsanto e a Cidade e desagua na secção Alcântara Mar. Esta ultima secção faz já parte da zona susceptível ao efeito de maré directo (CML, 2010a). Nas três secções seguintes, a primeira, a secção Vale Central de Chelas, acompanha, em curva para sul, uma parte do Vale de Chelas. Esta secção divide-se da seguinte, a de Marvila, pelo ramal vindo de norte (vale subsidiário de Chelas) que se junta à linha de água principal que passa no Vale Central de Chelas e daí seguem para sul em direcção ao rio pela Estrada de Chelas. A secção Marvila está dividida da secção Braço de Prata por um outro vale importante o Vale Fundão. Esta última secção, a do Braço de Prata, ao tocar na linha da frente ribeirinha, passa a fazer parte do sistema de transição fluvial estuarino e, por isso, está sujeita a inundações periódicas.

Em relação aos espaços acidentados, os Espaços em Aberto diferenciados correspondem, na sua maioria, a autênticas barreiras topográficas (desníveis verticais na ordem dos 20m) causadas por escavações ou por razões naturais. Concentram-se nas secções Vale de Alcântara e Vale Central de Chelas onde a topografia é mais marcada e, assim, maior é o número de superfícies com elevado declive, onde a susceptibilidade de ocorrência de movimentos de massa é maior. Estes espaços, acidentados ou húmidos, aparentemente inoportunos, guardam em si uma serie de oportunidades ainda por descobrir. Podem ser oportunos como espaço de refúgio, permanecendo no seu estado

selvagem. Podem satisfazer determinadas necessidades das comunidades locais como espaço, por exemplo, de produção, no caso dos espaços húmidos, passando, assim, a fazer parte da vida quotidiana da cidade. Podem, ainda, servir como intermediário para uma qualquer forma de expressão artística, de alguma forma provocatória, passando a exercer uma função de pontuação, também importante para o bom funcionamento da cidade.

4.2.1.4. Sistema de usos

A cidade, como um todo, pode ser vista como um organismo (organizado por subsistemas) extremamente complexo e dinâmico feito de componentes que, juntas fazem funcionar o todo e onde uma não trabalha sem a outra. O predomínio de determinadas componentes do sistema urbano sobre outras informa por um lado a aptidão (características ecológicas) do território e, por outro, o tipo de actividades, acontecimentos e consequentes motivações que decorrem nessas superfícies. A cidade é a prova física reflectida na forma como o homem constrói e se comporta na paisagem. Foi detectado o uso preferencial em cada secção de estudo e retirada a informação que permite aprofundar os conhecimentos do meio construído, social, cultural, económico e ecológico em que os Espaços em Aberto se enquadram e a onde se agarram para criar oportunidade. Cada carta, apresentada neste ponto, reúne, então, os usos predominantes que caracterizam directa e indirectamente cada uma das secções de estudo. À excepção da secção Vale Central de Chelas cujo carácter está reflectido na carta, já apresentada, dos sistemas ecológicos. Estes usos estão, na sua maioria, directamente relacionados: com as razões que estão a montante da existência dos Espaços em Aberto; com o contexto onde vivem actualmente; e, provavelmente, com os futuros processos de transformação. Esta caracterização permite, assim, conhecer os potenciais utilizadores dos Espaços em Aberto e os recursos (espaço de manobra) económicos, sociais e infra-estruturais disponíveis para a sua activação.

Infra-estruturas portuárias

O contacto com o rio produz na cidade um tipo de paisagem muito específico. A cidade sempre cresceu virada para o rio e toda a linha da frente ribeirinha foi sempre uma zona extremamente privilegiada e simultaneamente sujeita a constantes pressões e transformações.

O limite de estudo incluiu, justamente, a parte da cidade cujas componentes se associam directamente à proximidade com o rio (Anexo 2.5). Essas componentes são: docas (de recreio, ou não); infra-estruturas portuárias, nomeadamente os contentores; e uma série de edifícios e entidades ligadas à pesca e ao transporte marítimos. A LFCIL parte precisamente da zona portuária na Secção Alcântara e dá a volta à cidade até encostar novamente ao rio, junto à zona industrial na Secção Braço de Prata. É importante referir a relevância destas duas secções para a fase posterior de estruturação e programa. São duas secções importantes pela posição estratégica que adoptam na LFCIL, pela posição relativa privilegiada na cidade e pelo carácter próprio, atractivo e criativo. São responsáveis pelo mecanismo de arranque para o percurso e consequente reconhecimento da LFCIL e da utilização dos Espaços em Aberto. Em Alcântara, a zona portuária fica compreendida entre a linha férrea marginal e o rio e é actualmente uma zona vivida e extremamente movimentada, não só,

pelos acontecimentos portuários relacionados com a carga e descarga de mercadorias, como também, pelas novas actividades comerciais e lúdicas que aí se realizam. A zona portuária do Braço de Prata difere muito da de Alcântara, pois limita-se a uma estreita faixa entre a linha viária e a de margem do rio, apenas com uma doca (doca do poço do bispo) e alguns edifícios, não é, ainda, uma zona suficientemente atraente e está, por isso, menos sujeito à pressão imobiliária que Alcântara.

Infra-estruturas viárias e espaços arborizados

O conjunto de infra-estruturas viárias e espaços arborizados serve para contextualizar a secção Vale de Alcântara. Na carta do (Anexo 2.6) encontram-se agrupadas as infra-estruturas ligadas às vias de 1 e 2 níveis, ou seja, vias onde é permitido circular a mais de 50 km/h e com mais de 6 faixas de rodagem, com as grandes massas verdes da cidade (espaços arborizados) que afectam as secções de estudo. É interessante referir o paralelo estabelecido, neste caso, entre a experiência do local e aquilo que o registo cartográfico revela de facto. Todo o percurso pelo Vale de Alcântara foi caracterizado pela quebra da escala humana no contacto, por um lado, com a concentração de vias de alta velocidade que impedem o movimento pedestre e, por outro, com a enorme ocorrência que é Monsanto. O levantamento destas duas componentes revela precisamente aquilo que foi sentido no local e que levou à realização da própria carta. Nela é possível observar, de facto, que, na secção Vale de Alcântara, se concentram um maior número de infra-estruturas viárias e, simultaneamente a maior área arborizada relativamente às restantes secções. Observa-se um entrelaçar de vias ao longo da fronteira da Serra de Monsanto.

Concentração edificada

Pretende-se, aqui, detectar a extensão de urbanização de cada secção através do delimitar das áreas edificadas da cidade dentro do limite de estudo (Anexo 2.7). É possível diferenciar as secções pela densidade e continuidade das manchas de tecido urbano edificado.

A carta de concentração edificada serve para contextualizar a Secção Planalto/Centro. Como detectado no percurso, a secção central da linha de cintura intercepta o crescimento da cidade a Norte e caracteriza-se por um tecido contínuo de cidade construída, onde é possível aceder a uma vasta gama de usos tipicamente urbanos (habitação, serviços, comércio). Trata-se de uma zona consolidada da cidade, razão pela qual os Espaços em Aberto apresentam, aqui, uma forma mais regular inserida no desenho do tecido urbano.

Vestígios de cariz rural e hortas urbanas

Na carta “Vestígios de cariz rural e hortas urbanas” (Anexo 2.8) combinam-se as componentes de carácter vernacular da paisagem. Mais uma vez, a razão que levou à realização da carta surgiu da constatação de um determinado elemento ou conjunto de elementos que se destacam e predominam, caracterizando a respectiva paisagem percebida. Neste caso o cenário é montado pela presença de uma série de elementos ligados à terra, quer do passado, quer do presente. São englobados, por um lado, os indicadores da paisagem rural ancestral e, por outro, os casos de reaproveitamento do solo para a produção hortícola (legal ou ilegal). Na secção Marvila, embora fragmentada, a paisagem rural é, ainda, visível. Os elementos recolhidos não só predominam nesta secção com também a

definem. Os vestígios de cariz rural incluem as quintas (abandonadas ou não), azinhagas, muros e calçadas, mais ou menos destruídos e, por outro lado, as hortas urbanas. São estruturas que resistiram à destruição, muitas delas ainda presentes na memória colectiva dos habitantes e que sobrevivem, hoje, por debaixo de um novo layer de construções no decorrer do desenvolvimento e transformação da cidade. Vive-se pontualmente o encontro entre os vestígios de uma utilização passada que já há muito caiu em desuso e o reaproveitamento contemporâneo desses mesmos vestígios para abrigar, ironicamente, o mesmo tipo de uso, mas desta vez decorrente de um contexto totalmente diferente. A sobrevivência destes elementos está relacionada com o fraco investimento que tem sido feito nesta zona da cidade, como já foi explicado anteriormente no ponto 3.3.2. É, no entanto, uma zona em ascensão sujeita, actualmente, a um grande número de obras de construção quer de edificado quer de novas vias.

Industrial

A desactivação industrial dos centros das cidades é um fenómeno crescente e Lisboa não é excepção. Na Alemanha existem já alguns complexos industriais reactivados como parques urbanos com múltiplos pontos de atracção, onde é possível interagir com as próprias infra-estruturas desactivadas, como por exemplo o Landschaftspark Duisburg-Nord, em Duisburg-Nord. Existem hoje vários exemplos de diferentes formas e usos que estas construções deixadas pela indústria podem adoptar no mundo contemporâneo. Foram assinaladas, dentro do perímetro das secções de estudo, o conjunto das construções ligadas directamente à produção industrial (Anexo 2.9). A paisagem de carácter industrial concentra-se, então, nos dois extremos da LFCIL, junto ao rio, ou seja, nas secções Alcântara Mar e Braço de Prata. Nestes casos a representação da indústria resume-se a um conjunto de edifícios e armazéns e algumas outras infra-estruturas um pouco mais peculiares como é o caso dos gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal da Secção Braço de Prata ou da nova ETAR da Secção Vale de Alcântara. Embora à mesma distância do centro da cidade, estas duas concentrações industriais não funcionam de forma “simétrica”, sendo possível diferencia-las pelo estado de transformação em que se encontram. A zona portuária e industrial de Alcântara torna-se o exemplo mais evidente de como a cidade é um ser resiliente na forma como reconverte a paisagem para se adaptar a novas necessidades. Os espaços, edifícios e outras infra-estruturas construídos para servir a indústria são, agora, o abrigo de novos escritórios, lojas, restaurantes, casas de espectáculo, entre muitos outros novos usos. A Lx Factory, uma ilha criativa ocupada por empresas e uma grande variedade de eventos nas áreas da moda, publicidade, comunicação, multimédia, arte, música e arquitectura, revela de forma muito prática este mesmo fenómeno, ocupando um edifício industrial desactivado (Antiga Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense do século XIX) enquanto não é reclamando para a construção para um outro uso mais lucrativo e definitivo. Alcântara influencia as dinâmicas da cidade não só pela sua posição estratégica, como porta de entrada e saída de ligação em todas as direcções, como também por concentrar um grupo extremamente diversificado de usos. É um perfeito caso de ponto catalisador do movimento pela conectividade e simultânea diversidade. No caso do Braço de Prata esta reconversão não é, ainda, tão óbvia. É uma zona menos reabilitada da cidade mas rica e cheia de potencial, onde o processo de reactivação

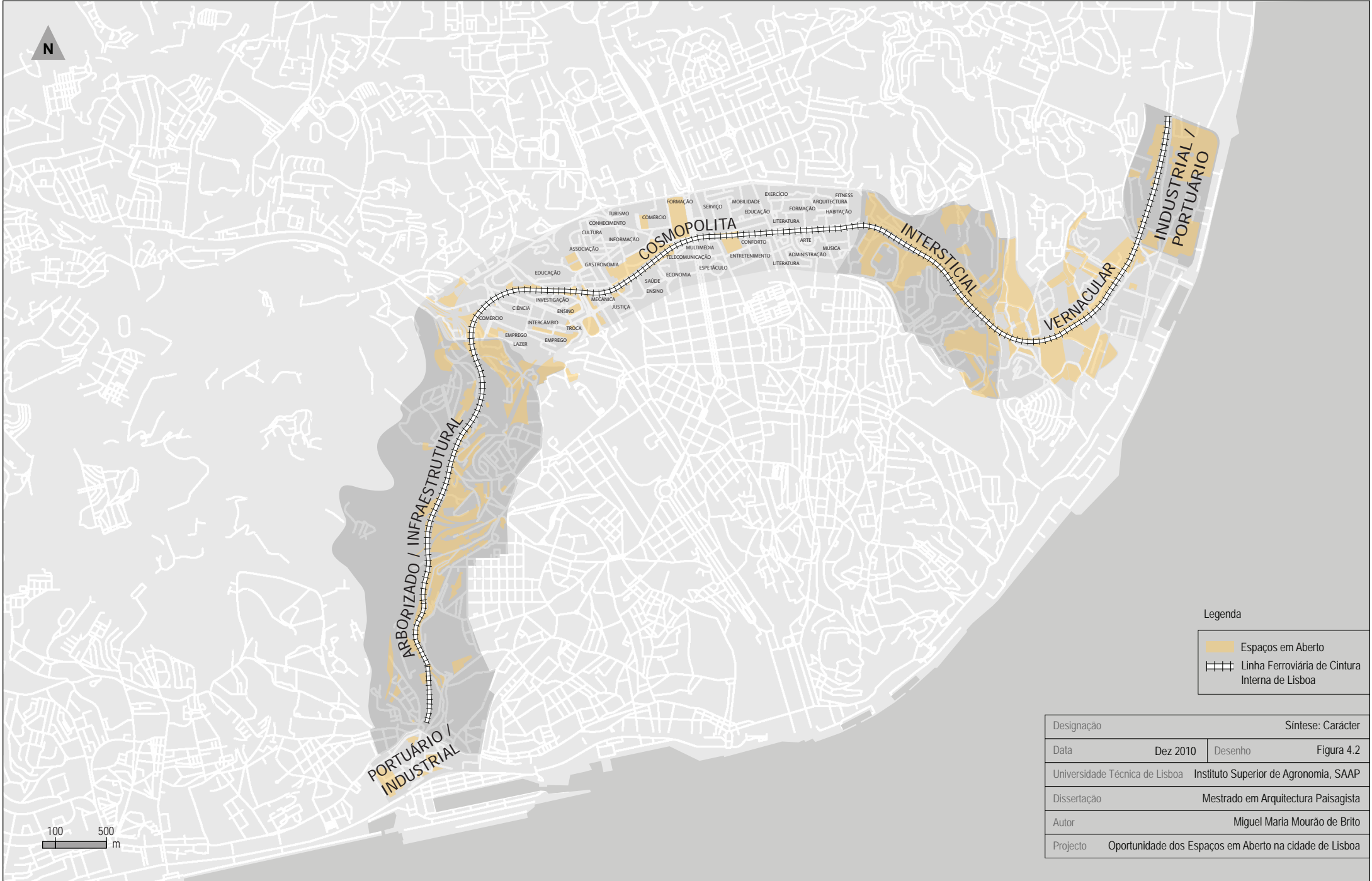
ainda só agora começou a dar resultados. Existem já uma serie de empresas Midi instaladas nesta região e uma grande quantidade de espaços e edifícios por ocupar.

4.2.2. Síntese



Na análise a área de estudo foi confrontada com os diversos constituintes do sistema urbano de forma a caracterizar a LFCIL e os Espaços em Aberto e a contextualiza-los na cidade. Enquanto na análise do sistema de usos da área de estudo (4.2.1.4.), cada carta colocou frente a frente uma determinada componente da cidade, para cada secção de estudo, neste ponto, essas mesmas componentes são processadas e sintetizadas numa só carta. Passa-se a uma representação onde se combina a informação proveniente dos vários temas, de forma a caracterizar cada secção e a justificar a razão por que foram diferenciadas. Do processo descritivo (analítico) anterior passa-se para o dedutivo, onde a informação é filtrada e preparada para a fase seguinte de proposta.

4.2.2.1. Carácter dos espaços

A carta do carácter (Fig. 4.2) revela, sob a forma de um significado, o carácter de cada secção. Os princípios que estiveram na base do seccionamento começam agora a ser visíveis quando se associa a cada secção o que a representa na cidade e que, por isso, não só a diferencia das restantes como, também, a define. Cada secção atravessa uma parte específica da cidade que cumpre diferentes funções e possui o seu próprio sistema social e cultural. O conhecimento directo daquilo que são as secções, torna possível perspectivar aquilo que podem vir a ser. É assim possível identificar os diferentes tipos e graus de potencialidade que cada secção contém para a activação dos seus espaços subutilizados. Esta nomeação das secções aparentemente simples e directa esconde, no significado de cada palavra, todo o enredo de ideias que encerra o raciocínio daquilo que o espaço é e pode oferecer às novas oportunidade. O carácter antecipa, assim, as qualidades da energia de intervenção. Dois espaços podem, aparentemente, ser muito semelhantes mas em contextos diferentes assumem a sua própria condição e exigem, por isso, um raciocínio de intervenção próprio, dele e das pessoas que afecta directa e indirectamente. Assim se inicia o refinar das opções programáticas, orientadas de acordo com o contexto em questão.



Legenda

-  Espaços em Aberto
-  Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa

Designação		Síntese: Carácter	
Data	Dez 2010	Desenho	Figura 4.2
Universidade Técnica de Lisboa		Instituto Superior de Agronomia, SAAP	
Dissertação		Mestrado em Arquitectura Paisagista	
Autor		Miguel Maria Mourão de Brito	
Projecto		Oportunidade dos Espaços em Aberto na cidade de Lisboa	

Portuário / Industrial

A Secção Alcântara Mar pelo facto de estar próximo do rio e devido ao recente investimento que tem sofrido começa a dar sinais de um desenvolvimento no sentido de atrair um maior e mais diversificado número de pessoas, também, pelas mais diversas razões, tão importante para a economia local e enriquecimento cultural. É um meio extremamente oportuno para o processo de experimentação e apropriação criativa e/ou utilitária dos espaços. Fornece, assim, as condições e o cenário perfeito, montado pela justaposição entre a disponibilidade de estruturas desactualizadas e uma situação social e económica favorável.

Arborizado / Infra-estrutural

Infra-estrutura significa um conjunto de elementos que tornam possível a realização de uma determinada função, é a estrutura que a suporta e organiza (Dicionário, 2008). Neste caso essa função é a de ligação viária e ferroviária de Lisboa ao exterior. Arborizado significa um espaço com árvores plantadas (Dicionário, 2008). Estes são os elementos que caracterizam e definem a paisagem em estudo. O Vale de Alcântara possibilita a ligação regional mas isola as comunidades locais. Cumpre com eficiência a sua função como espaço canal de acessibilidade a Lisboa ao custo de isolar os bairros que nele sobrevivem, o que poderia ser evitado. Embora possuidora da sua própria rede social e cultural, esta rede apresenta-se como fragmentada não só pela quebra do tecido urbano como pela própria paisagem inóspita, pouco convidativa e difícil de penetrar, criada pela concentração de infra-estruturas de acessibilidade que quebram a escala humana na dimensão e forma como se implantam no terreno. É importante realçar, neste caso, os limites da secção em causa. Quando é referido o Vale de Alcântara pretende-se incluir: a zona húmida habitada pontualmente (realojamentos) e onde se concentram as vias; a encosta também habitada pontualmente (realojamentos e bairros antigos) e em arborização; e a área de contacto com a zona de planalto, neste caso, Monsanto de um lado e a cidade consolidada do outro. Esta secção exige que se desenvolvam todo um leque de oportunidades e processos de intervenção próprios, que estabeleçam um elo entre as soluções locais e a leitura global. Sejam plantações, operações artísticas ou novos caminhos, é importantes que se encadeiem e tragam a esta paisagem, e às suas comunidades, uma nova oportunidade através de um espaço que por enquanto está em aberto.

Cosmopolita

Cosmopolita vem do grego kosmopolitês que significa "cidadão do mundo" (kosmos = mundo + politês = cidadão) . Próprio dos grandes centros urbanos que recebem influência cultural de outros grandes centros urbanos de outros países, transmitindo, assim um sentido do global no local (Dicionário, 2008). Cosmopolita, aqui, pretende identificar esta secção como parte da cidade considerada consolidada, neste caso a de Lisboa, onde as redes sociais, culturais ou económicas, passam pela troca entre uma gama muito diversificada e abrangente de indivíduos, informação ou investimentos. A forma como as pessoas vivem esta secção é totalmente diferente das restantes. Por comparação, é de facto a secção mais diversificado oferecendo à cidade e aos seus habitantes o acesso a habitação, serviços, comércio, lazer, ensino ou cultura espalhados pela rede. Aqui, os Espaços em Aberto não são só poucos, como estão sob o olhar directo de um qualquer interesse de

investir. São espaços de eleição, inseridos numa malha perfeitamente activa que estão sob o olhar de todos. A especulação é aqui um factor chave. Pode surgir um confronto entre os interesses públicos e privados o que compromete totalmente o tipo de intervenção e o sentido da oportunidade que aqui se pode desenvolver. Por outro lado, é o local ideal para a explosão da criatividade na cidade. Em nenhuma outra secção a oportunidade pode assumir tantas formas. Aqui combinam-se fortes motivações com pessoas interessadas num sítio da cidade onde vivem, trabalham e se divertem. Por iniciativa individual, associativa, cultural ou mesmo empresarial estes espaços mais ou menos indeterminadamente em aberto podem, temporariamente, servir para satisfazer uma necessidade local ou hospedar um evento, como tela para uma expressão artística ou como mediador de informação ou, mesmo, de publicidade.

Intersticial

Intersticial significa entre duas partes, isto é, no tecido conjuntivo. Tal como nas células dos seres vivos, as quais se encontram banhadas por um líquido, o fluído intersticial, com o qual estabelecem trocas. (Dicionário, 2008) Nesta secção os Espaços em Aberto são na sua maioria espaços ecologicamente inaptos à construção de edificado. A forma e continuidade dos espaços revelam a sua condição como espaço inoportuno e, por isso, esquecido no meio do crescimento de dois núcleos urbanos localizados na zona de planalto. Entre as Olaias, um dos núcleos de Chelas e o Parque da Bela Vista, percorrem a zona acidentada marcada pelo escoamento da água pluvial. A secção é, assim, identificada como intersticial pelo contraste entre as manchas de edificação compacta, concentrada nas áreas de planalto, e o espaço deixado entre elas, ao completo abandono. O potencial, aqui, reside na fertilidade e isolamentos destes mesmos espaços.

Vernacular

Vernacular corresponde às construções com materiais e recursos do próprio ambiente e que, por isso, apresentam um carácter local ou regional. São soluções materiais ou visuais e artefactos presentes no quotidiano, e que indicam forte ligação com a cultura (Dicionário, 2008). Nesta secção vivem-se as transições da paisagem. Ao percorre-la transitamos de muros de pedra para armazéns de aço, de palácios construídos manualmente (actualmente abandonados) para blocos de betão pré-fabricado (sociais e de realojamento). Apesar de escondido e desarticulado da malha urbana actual, o antigo sistema de quintas e terrenos cultivados é, ainda, perceptível e concentra um elevado potencial cultural.

Industrial / Portuário

Indústria corresponde ao conjunto das actividades e dos ofícios que produzem riquezas pela manipulação das matérias-primas (Dicionário, 2008). O carácter desta secção é construído pela fusão entre as produções ancestrais e as novas. Na mesma paisagem conciliam-se as infra-estruturas deixadas pelas antigas indústrias e as das novas empresas que aí se instalaram, e entre os antigos bairros operários e os novos complexos habitacionais. O potencial, aqui, reside por um lado no interesse pela riqueza do património industrial e, por outro, na diversidade social, cultural e empresarial que esta zona tem vindo a atrair.

4.2.2.2. Fluxos naturais e humanos

Enquanto o carácter contribui para a descoberta do potencial e tipo de oportunidade, os fluxos (Fig. 4.3) surgem como importantes na fase de estruturação e programa. A intenção é tirar partido dos padrões e ritmos de movimento detectados para, através de uma estrutura coerente, exponenciar o contacto com os Espaços em Aberto, a LFCIL e as outras várias qualidades que a paisagem em questão tem para oferecer. Não se trata de desviar ou manipular movimentos, mas antes, jogar com as diferentes motivações nos diferentes percursos e, através de uma intervenção, revelar potenciais, antecipar acontecimentos e enraizando a oportunidade e a utilização dos Espaços em Aberto no fabrico cultura local. Só no entendimento das circulações e motivações actuais é possível a montagem de uma estrutura suficientemente eficaz para o cumprimento da sua função como mecanismo mediador da oportunidade.

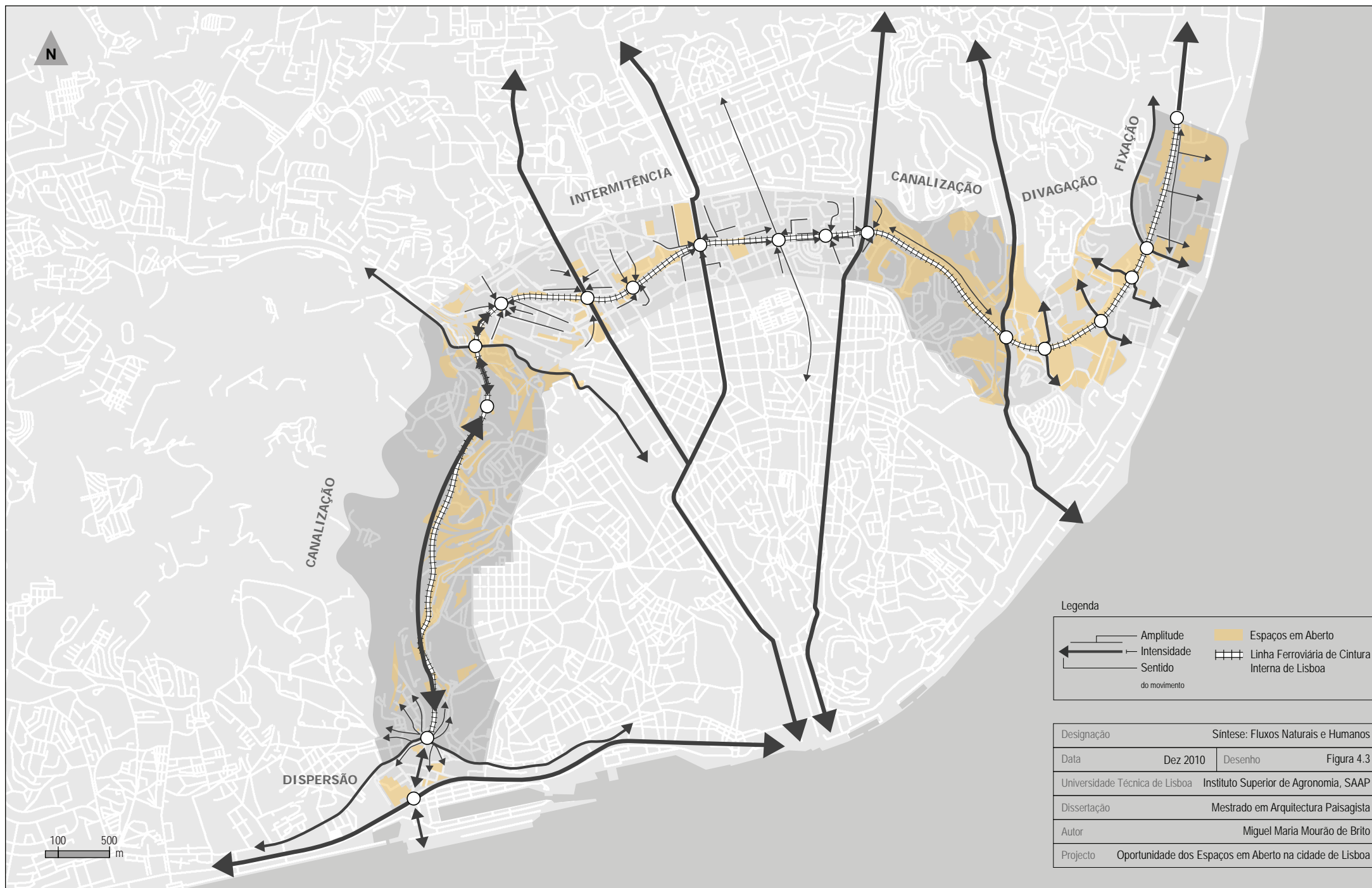
O esquema apresentado sintetiza a dinâmica do movimento em cada secção. A representação pretende mostrar como se relaciona a LFCIL com os restantes movimentos urbanos, quer os interiores das secções, quer os da cidade. Os vários tipos de ligação distinguem-se pelas diferentes espessuras, comprimentos e direcções das setas. A espessura da seta corresponde à intensidade, ou seja, à frequência e quantidade de pessoas e materiais que por ali passam; o comprimento à amplitude de ligação; e a direcção o sentido preferencial.

Dispersão

A secção Alcântara Mar marca o final do Vale de Alcântara a Norte, confronta o rio a Sul e cruza o movimento marginal Este-Oeste da cidade. Permite o acesso: de escala local aos bairros integrantes; de escala municipal ao centro de Lisboa; e de escala regional através do Eixo Norte-Sul. Seja Norte, Sul, Cascais ou Lisboa, todas as direcções são viabilizadas, não só, pela estrutura viária como, também, pela ferroviária. O final da Avenida de Ceuta marca a entrada na secção Alcântara Mar e pontua o cruzamento das várias ligações de diferentes escalas, sentidos e em diferentes modalidades. É um ponto de dispersão e acumulação, não só, pelas razões estruturais já apresentadas mas, também, por todo o tecido urbano intrinsecamente rico e catalisador do movimento.

Canalização

A Secção Vale de Alcântara e a Secção Vale Central de Chelas são marcadas por uma situação fisiográfica favorável para canalização do movimento mas desfavorável para a fixação da população. A diferença entre as duas não está no sentido (direcção da seta) do movimento mas na intensidade (grossura da seta). O Vale de Alcântara concentra, para além da LFCIL, um conjunto de infra-estruturas viárias, que rompem e dominam a paisagem. O mesmo não acontece na secção Vale Central de Chelas onde a única via que percorre o vale é a própria LFCIL.



Intermitência

No Planalto/Centro a rede de movimentos torna-se complexa num cruzamento entre as movimentações locais, internas, de deslocação entre os múltiplos pontos dentro da malha urbana e as movimentações de maior amplitude geográfica, do centro da cidade para a periferia e vice-versa. Esta secção acompanha a parte da LFCIL com o maior número de paragens, entroncamentos com a rede metropolitana e intercessões com grandes eixos viários. Embebida no tecido urbano, a LFCIL é ritmada quer pela concentração do movimento nos pontos de atravessamento, viário e pedonal, quer pelas paragens de transbordo e respectivas estações. Intermitência expressa, por um lado, o compasso de tempo vivido no tecido desta parte da cidade e, por outro, o da própria LFCIL.

Divagação

Aqui a LFCIL passa a viajar na perpendicular às curvas de nível e rompe os antigos caminhos ligados ao sistema ancestral de Quintas. De facto, alguns destes caminhos são azinhagas, caminhos estreitos entre propriedades, ladeados de muros que acompanham uma linha dominante do terreno quer seja de festo ou de água. São ligações de escala local que divergem o movimento da LFCIL no sentido de acompanhar o terreno e divagar pela paisagem circundante.

Fixação

Fixação, no contexto deste estudo, refere-se ao mecanismo a montante dos movimentos e não tanto ao ritmo ou à forma. A LFCIL desenvolveu-se no mesmo contexto do próprio desenvolvimento da zona industrial do Braço de Prata, onde as movimentações se associam a um processo de contínua fixação. A LFCIL no Vale de Alcântara separa totalmente a secção em dois, resumindo-se os restantes movimentos à circulação interna, de acesso às empresas e aos bairros

4.2.3. Selecção das Qualidades para a área mais restrita de estudo

Quando proposta a realização deste trabalho, perante o objecto de estudo em causa, surgiu como imprescindível que, por razões metodológicas, a fase prática fosse concretizada como um processo contínuo desde a análise e contextualização à escala da cidade, passando por uma estruturação e programa até ao desenho das hipóteses de intervenção. A forma como se encadeiam os raciocínios desde a escala territorial até aos casos particulares numa relação constante entre o conhecimento que resulta da experiência e aquele que resulta da pesquisa bibliográfica e cartográfica é precisamente o que define a metodologia desta abordagem.

De forma a concretizar este objectivo não foi possível estruturar e programar todas as secções nem perspectivar uma intervenção para todos os Espaços em Aberto, já que assim perder-se-ia o detalhe e rigor que esta abordagem implica. Como tal, inicia-se, neste ponto, a redução da área total de estudo às últimas três secções Este: Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata. Foram seleccionadas estas três secções por serem as menos consolidadas, onde a paisagem é mais fragmentada e os usos indefinidos ou confusos, em necessidade de um repensar e cozer do espaço urbano.

Neste ponto são dissecadas as qualidades espaciais e culturais nas cartas, e as humanas e económicas no texto, que podem contribuir para o processo de activação dos espaços. A oportunidade de intervenção surge de um potencial que, por sua vez, advém de determinada qualidade. Essas qualidades podem ser: comunidades criativas; referências de memória colectiva (monumentos, património); solo fértil; ou mesmo o facto de um determinado espaço estar disponível. São apresentados, de seguida, os elementos recolhidos e seleccionado capazes de caracterizar e contextualizar os espaços e, simultaneamente, fomentar a oportunidade nos mesmos.

As cartas funcionam como ponto de transição entre a fase de análise e a fase de programa, através de uma aproximação e detalhe das qualidades espaciais e culturais em cada secção. As secções são apresentadas individualmente e o conteúdo repete e detalha a informação recolhida na fase de análise (4.2.1.) e acrescentam nova informação, nomeadamente a nomenclatura das azinhagas e a localização do património (rural e industrial).

No texto é acrescentada a informação relativa às qualidades humanas e económicas de cada secção. De forma a perspectivar as possíveis transformações que os espaços podem sofrer é necessário saber aquilo que o espaço é e tem para oferecer e, igualmente importante, a energia disponível para o fazer. Perceber de onde pode vir esta vontade de fazer ou viver algo é crucial. Exige algum conhecimento do meio social e económico em causa. Entender se e onde existem comunidades ou instituições potencialmente activas e se estamos perante um meio com menos ou mais recursos económicos. Os resultados de uma intervenção onde a força motora advém de um esforço físico e colectivo de uma determinada comunidade são completamente diferentes dos que provêm de um investimento institucional ou empresarial que expressa ou satisfaz ali os seus desejos. É importante entender estas diferentes energias, quer as participativas (activas), quer as de relação indirecta (passivas).

4.2.3.1. Qualidades espaciais e culturais e o contexto socioeconómico

a) Secção Vale Central de Chelas

Qualidades espaciais e culturais

Na Secção Vale Central de Chelas (Fig. 4.5) as qualidades espaciais surgem da condição dos espaços como ecologicamente inaptos à edificação que, em contrapartida, oferecem solo, água e o isolamento necessário para toda uma rede de utilizações possíveis. A carta de qualidades espaciais e culturais (Fig. 4.4) integra os elementos que caracterizam e justificam o carácter intersticial dos espaços em causa. Esses elementos são: o conjunto das linhas de água, respectiva zona adjacente (leito de cheia) e as bacias de retenção/infiltração de água pluvial; as zonas acidentadas correspondentes às vertentes/encostas inclinadas onde é susceptível a ocorrência de movimentos de massa; e as manchas arborizadas urbanas.

Através da leitura destes elementos é possível identificar a condição de isolamento e fertilidade em que os Espaços em Aberto se encontram. Isolamento surge aqui não só no sentido humano por serem espaços acidentados, mais inacessíveis e menos convidativos, mas também, no sentido físico por não serem atravessados por infra-estruturas viárias como acontece, por exemplo, no vale de Alcântara. O que oferece uma condição atmosférica diferente, neste caso, menos sujeita à poluição proveniente da circulação viária típica dos grandes centros urbanos. A fertilidade é a outra qualidade de muitos destes espaços e resulta da contínua acumulação de depósitos aluvionares deixados, ao longo do tempo, pelo escoamento de água superficial que criam um tipo de solo que fornece as melhores condições ao crescimento da vegetação. Num local de elevada fertilidade encontram-se reunidas as condições de ar, solo e água ideais para determinado tipo de usos como o caso mais genérico de parques e hortas urbanas. O carácter isolado pode, também, favorecer outras utilizações como espaço selvagem de fuga e encontro (contacto) com a natureza.



Figura 4.5. Vertente e encosta do Vale Central de Chelas (à esquerda) e intersecção da LFCIL com a Linha Vermelha da Rede Metropolitana (à direita).

Contexto sócio-económico

Na secção Vale Central de Chelas predomina o contraste entre os núcleos urbanos intensamente vividos e o espaço deixado entre eles mais ou menos abandonado. As dinâmicas sociais concentram-se, então, neste dois núcleos urbanos, das Olaias e de Chelas. Paralelamente surge uma situação importante de referir, a actual apropriação legalizada de espaço no vale para a produção hortícola. Alguns moradores principalmente do núcleo de Chelas e principalmente emigrantes alugam os terrenos da REFER junto à linha de comboio para fazer as suas próprias hortas. Surge, então, um indício de vontade individual em utilizar o espaço.

b) Secção Marvila

Qualidades espaciais e culturais

Na Secção Marvila (Fig. 4.7), representada na Fig. 4.6, predominam os seguintes elementos de carácter vernacular:

Quintas - São rotuladas todas as quintas, igrejas e conventos do património edificado e paisagístico, ligados à antiga paisagem rural, indicados na Proposta de revisão de PDM de Lisboa (Imóveis, conjuntos e sítios classificados e em vias de classificação (IGESPAR) e Lista de Bens da Carta Municipal do Património) (CML, 2010a).

É importante referir os diferentes estados em que se encontram no presente. Foram observadas diversas situações desde quintas ainda ocupadas e mantidas pelos proprietários originais, casos opostos de total abandono e, também, algumas reconversões em instituições ou serviços.

Azinhagas - As azinhagas e os respectivos nomes também foram retirados da Proposta de revisão de PDM de Lisboa (CML, 2010a), e também estas se encontram em diferentes estados. É possível observar azinhagas com ou sem muro e com ou sem pavimento. Nos casos onde existem podem ser ainda os originais ou reproduções (reconstruções) modernas e podem estar intactos ou mais destruídos.

Outros vestígios de cariz rural – Ruínas não classificadas.

Hortas - As hortas são um fenómeno generalizado na paisagem desta secção. São terrenos de privados ou do estado que são cedidos, alugados ou ocupados ilegalmente. Trata-se de uma iniciativa individual em ocupar estas áreas intersticiais inúteis ou abandonadas. Contribuem para o carácter (ligado à terra) desta paisagem e representam uma das iniciativas de apropriação mais intensas em Lisboa. Têm, no entanto, sido alvo de debate e controvérsia, principalmente, pelo confronto entre os interesses privados em construir e os públicos em manter e aproveitar para o cultivo. Veja-se o caso de uma extensa área em Marvila (a Este da Escola Básica 2,3 de Marvila a Sul, a Sul do Palácio dos Alfinetes) que desde o início deste estudo passou de uma extensa área de hortas, intensamente trabalhada e vivida pelos moradores a uma superfície completamente vazia, preparada para o início da construção de mais um bloco habitacional. Aceites ou rejeitadas, exercem importantes funções a vários níveis, quer humanos, quer ecológicos, influenciando as dinâmicas urbanas da malha onde se inserem.



Figura 4.7. Entrada da Quinta dos Alfinetes (à esquerda) e Mirante da antiga Quinta da Inauguração (à direita)

Contexto sócio-económico

Para melhor entender o meio social e económico e o seu potencial em activar os espaços subaproveitados desta paisagem veja-se o caso do futuro Parque Hortícola de Chelas junto ao bairro da zona J em Chelas, na secção Marvila, ao longo do limite Norte entre esta e a secção anterior: Vale Central de Chelas. A faixa etária dos indivíduos que se apropriam deste espaço para a produção hortícola vai desde os 30 até aos 70 anos e predominam os indivíduos activos profissionalmente ou, pelo menos, dentro desta faixa etária, uma vez que muitos estão desempregados. Aqui a principal razão de cultivo das hortas é o complemento ao rendimento familiar. Estes hortelãos vendem os produtos ilegalmente, ao contrário, por exemplo, dos da Quinta da Granja (em frente ao Centro Comercial Colombo) que cultivam apenas para consumo próprio e onde predominam reformados que já cultivam a área há muito tempo. Neste caso surge um problema grave que é a rega das hortas, no Verão, com água do esgoto, imprópria para tal uso. Estão, no entanto, para ser iniciadas as obras da 1ª fase do Parque Hortícola, nesta área, que consiste precisamente em dotar a área com acessos e água para rega (Matos, 2010).

O entendimento do contexto social e económico desta secção será concluído no da secção a seguir, a do Braço de Prata.

c) Secção Braço de Prata

Qualidades espaciais e culturais

Na Secção Braço de Prata (Fig. 4.9) predominam os seguintes elementos de carácter industrial (Fig. 4.8):

Linhas ferroviárias - Parte delas ligadas ao processo de instalação da indústria, contribuem para o carácter desta paisagem e influenciam directa e indirectamente as comunidades.

Indústria - São marcadas as áreas industriais onde predominam as infra-estruturas relacionadas. Tal como no sistema de quintas, também aqui, é possível observar vários estados de evolução. Foram encontradas indústrias ainda activas, desactivadas ou reconvertidas.

Património - Os pontos marcados nesta carta também se referem a elementos do Património mas, neste caso, ligado à expansão da indústria. São incluídos edifícios industriais, armazéns, edifícios de habitação, vilas operárias, pátios e outras infra-estruturas relacionadas (ex. gasómetros).

Porto - Apesar de reduzido a uma estreita faixa entre a marginal e o rio, está, actualmente, em processo de reconversão, ganhando cada vez mais força como ponto catalisador. Beneficia da localização (junto ao rio) e do crescente comércio (ex. Soauto expo) e lazer (ex. Bluescafe) que proporciona.



Figura 4.9. Antigos Armazéns da Soc. Vinícola Abel Pereira da Fonseca (à esquerda) e Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal (à direita).

Contexto sócio-económico

O entendimento do contexto social e económico da secção Braço de Prata será realizado pela comparação entre a zona progressivamente mais afastada do Rio Tejo (parte Este da secção Vale Central de Chelas e parte Noroeste da secção Marvila) e a zona progressivamente mais próxima (parte Sudeste da secção Marvila e secção Braço de Prata).

A Noroeste, mais afastado do rio, a paisagem é menos transformada pela indústria. Nela predominam bairros modernos e, na sua maioria, de realojamento social. Quanto mais para Norte melhor sobreviveram os elementos de cariz rural à revolução industrial e, por isso, mais constante a sua presença. Surge um contraste entre: as comunidades relativamente recentes concentradas e isoladas neste tecido mais descontínuo; e as componentes (ruínas) de um passado mais distante (rural) e, já, difícil de reconhecer mas, ironicamente, recriado, em muitos casos, por essas novas comunidades que cultivam os terrenos e criam uma nova imagem do antigo uso (cultivado). Trata-se de uma sequência de transformações da paisagem menos intensas e mais espaçadas no tempo (---|----|----).

A Sudeste, mais próximo do rio, a paisagem é mais transformada pela indústria. Nela sobrevivem bairros mais antigos, ligados, alguns, à instalação da indústria e fixação residencial dos seus operários, como é o caso das vilas operárias junto à zona dos gasómetros. Quanto mais para Sul pior sobreviveram os elementos anteriores à instalação da indústria, tornando-se a sua presença uma ocasionalidade. As comunidades, aqui, são mais antigas que as de Noroeste e são constituídas pela combinação de uma população envelhecida, nomeadamente por operários reformados, com uma outra mais jovem, ligada aos novos meios sociais/culturais criados no processo de reconversão e mediatização desta zona industrial. Surge uma concordância entre estas comunidades e as componentes de um passado mais próximo (industrial) que, embora desactivado há menos tempo que os sistemas rurais, tem adquirido novas funções e consequentemente novas vivências, imagem e reconhecimento. Trata-se de uma sequência de transformações da paisagem mais intensas e menos espaçadas no tempo (---|---|---).

4.2.3.2. Concentração de potenciais

Neste ponto são sintetizadas as qualidades recolhidas através da representação das linhas onde se concentra o potencial (Fig. 4.10). A carta de concentração do potencial possui uma dupla intenção: revelar as linhas por onde flui a riqueza ecológica e cultural; e orientar as opções estruturais realizadas no próximo ponto.

As linhas ecológicas (cor azul) são a margem do Rio Tejo, o Vale de Chelas e o Vale Fundão. As linhas vernaculares (culturais) (cor amarela) são a Azinhaga do Broma e Rua de Chelas de cima, a Azinhaga da Salgada, a Azinhaga dos Alfinetes e a Azinhaga de Vale Fundão. As linhas industriais (culturais) (cor vermelha) são a Estada de Sacavém e a Estada de Chelas.

Desta forma é possível identificar onde se concentram os diferentes “valores” desta área (as 3 secções), mas também, as linhas que possuem uma importância acrescida por concentrarem mais do que um valor diferente. É o caso da Estada de Chelas onde é possível observar toda uma série de elementos dos 3 tipos: de cariz rural como as quintas; de cariz industrial como os edifícios de habitação operária (construídos entre 1870 e 1930) ou as infra-estruturas ferroviárias; e de cariz ecológico, ligado à água, por ser uma linha de água e possuir uma rede de fontes e canais com um som característico.

4.3 Programa e dinâmicas da proposta de intervenção

4.3.1. Estrutura

Antes de iniciar a descrição da estrutura refere-se a forma como trabalham os escritórios especializados na activação dos Espaços em Aberto da cidade através de usos temporários. O exemplo específico é o da equipa Raumlabor, em Berlim. Raumlabor trabalha ao nível da intervenção urbana e especializou-se em estratégias de activação e planeamento dinâmico. Descobriram espaços abandonados e reinventam-nos. Através de um conjunto de medidas intervencionistas, esta equipa toma posse temporariamente dos espaços com a intenção de desencadear todo um processo de reconhecimento, apropriação e, conseqüente, desenvolvimento. Aproveita ao máximo aquilo que o espaço é e o que tem para oferecer e cria condições para que novas histórias se possam ali desenrolar (Raumlaborberlin et al., 2008).

A cidade, como entidade madura, sobrepõe layer após layer as histórias, as estruturas construídas e os espaços trabalhados. Uma determinada acção pode impulsionar novos valores nos já muito esquecidos elementos, abrindo os olhos dos cidadãos aos espaços previamente ignorados. Por outro lado, como lugar de interacção e coexistência de diferentes pessoas e sociedades, a cidade tem de ser concebida de forma activa. Espaços disponíveis para a auto-realização devem de ser incorporados. Apenas como campo para a experimentação, o espaço, é capaz de dar às cidades a capacidade de as estimular (Raumlaborberlin et al., 2008).

Como estratégia de activação, Raumlabor propõe primeiro explorar novos espaços e descobrir lugares esquecidos e depois trazer a vida de volta aos mesmos. (Szymczak, 2010) A metodologia adoptada neste estudo segue precisamente este raciocínio. Neste primeiro ponto é formulada a estrutura de contacto e de descoberta dos espaços e, no ponto seguinte, é programada a forma como podem ser reactivados.

A estrutura marca a transição entre a fase de análise e a de proposta. Trata-se de uma rede de percursos pedonais existentes e propostos que funcionam simultaneamente como instrumento revelador e potenciador. A concepção da estrutura teve por base o máximo contacto possível com os Espaços em Aberto, com as qualidades da paisagem e com a LFCIL e de forma a estabelecer uma relação entre eles. Todo o sistema de itinerários e pontuações são estratégicos no aproveitamento da riqueza local permitindo ao mesmo tempo o contacto com os seus espaços desaproveitados. A estrutura cumpre a dupla função de, por um lado, oferecer a oportunidade de circular por linhas e pontos particulares do território e, por outro, despertar o sentimento de oportunidade que funciona como mecanismo de arranque para acção. Medeia todo o processo de troca entre a cidade e as pessoas, e a cidade com o meio, o que torna possível o reconhecimento, quer da própria existência de Espaços em Aberto na cidade, quer das oportunidades, temporárias ou não, que estes podem trazer. É quase inevitável que uma qualquer intervenção num espaço não passe primeiro através da rua. Mesmo quando esta última não é a causa, está sempre associada a todo o processo de activação, permitindo a aproximação entre as comunidades e mediando as futuras transformações e

o possível desenvolvimento da região afectada. Oferece às novas imagens criadas a oportunidade de serem aceites colectivamente. Na carta da estrutura (Fig. 4.11) estão combinados os itinerários, as pontuações e outras referências relevantes.

O **itinerário imediato** acompanha a LFCIL e assume diferentes formas e funções consoante a secção que atravessa. Com início na Avenida Almada Gago Coutinho e o fim na Estrada de Chelas o itinerário atravessa a Secção Vale Central de Chelas pelo vale, possibilitando o contacto com esta paisagem virgem, diferente da restante cidade envolvente. Percorre o fundo do vale pela linha de água e acaba por cruzar a linha do comboio na Estrada de Chelas quando transita para a secção seguinte, de Marvila. O itinerário é, actualmente, um trilho ainda não formalizado (pavimentado), utilizado apenas pelos locais que se deslocam às hortas actualmente existentes. Aqui o itinerário imediato é o caminho principal e cumpre uma função acrescida ecológica. Na Secção Marvila passa a exercer um papel secundário; no cozimento do itinerário de divagação inclusa onde está concentrada a riqueza vernacular daquela paisagem; e na amarração da própria rede à LFCIL. A primeira metade liga a Estrada de Chelas à Estrada de Marvila e corresponde a uma linha actualmente inexistente mas prevista na rede viária da “Planta de Acessibilidade e Transportes” da Proposta de revisão do PDM de Lisboa (CML, 2010a). A segunda metade corresponde já à Estrada de Marvila e Rua Direita de Marvila onde se inicia o contacto com as pontuações de carácter industrial próprias da secção seguinte, do Braço de Prata. A transição entre secções é marcada pelo cruzamento com a Avenida Infante Dom Henrique e pela proximidade com a Estrada de Sacavém (e com Rio Tejo), por onde se desenvolveu a indústria. Na Secção Braço de Prata o itinerário volta a assumir-se como caminho principal percorrendo a Rua Vale Formoso de Baixo até ao cruzamento com a Avenida Marechal Gomes da Costa. Aqui continua o percurso pelas fachadas dos edifícios de habitação, armazéns e fábricas (pontuações de carácter industrial) tão característicos desta zona de Lisboa.

Os itinerários de divagação são caracterizadores da secção Marvila e percorrem-na de forma diferente. O **itinerário de divagação inclusa** corresponde precisamente ao sistema de azinhagas ligadas pelas pontuações de carácter vernacular (quintas, hortas, etc.). Tem início na secção Vale Central de Chelas e segue o sentido da água, ao longo do vale, entrelaçado com o itinerário principal e em paralelo com a linha de cintura. Na secção Marvila deixa de acompanhar o itinerário imediato e passa a cruzá-lo (nas intercessões de 2ª ordem), divergindo o movimento no sentido oposto ao da linha de cintura possibilitando o contacto com a riqueza intrínseca da secção. No **itinerário de divagação difusa** o valor não está contido na própria linha mas nos pontos que liga. Complementa o itinerário principal, o de divagação inclusa, oferecendo a oportunidade de aceder a toda uma série de pontos dominantes com visão larga sobre o horizonte (miradouros retirados da “Planta do Sistema de Vistas” da Proposta de revisão do PDM de Lisboa). Temos então duas formas de divagar pela secção Marvila uma virada para dentro, para as suas próprias qualidades, e outra virada para fora através de pontos de ligação visual ampla com o exterior.

Existe, ainda, o **itinerário axilar** que cumpre um papel secundário com função de conectar os restantes itinerários. Não possui nenhum valor em si mesmo, apenas o de conexão.

O perfil do percurso em cada secção encontra-se na figura 4.12.

a) Secção Vale Central de Chelas: Cidade – Vale – Parque

b) Secção Marvila: Cultivo – Muro - - Muro – Quinta

c) Secção Braço de Prata: fachada (habitação) - - fachada (indústria)

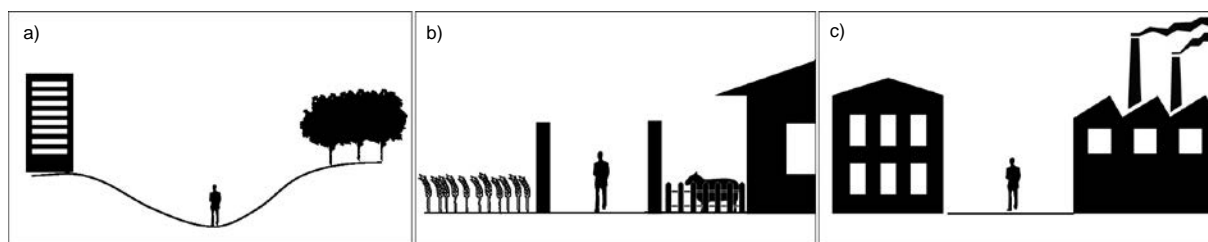


Figura 4.12. Perfil do percurso em cada secção.

4.3.2. Estratégias operativas

As estratégias operativas do programa reúnem o conjunto das lógicas e raciocínios que auxiliam e orientam os vários processos de intervenção. Estas estratégias incluem: a oportunidade; a implementação da estrutura; as condicionantes espaciais e temporais; os espaços de intervenção prioritária; e, por último, os processos de intervenção. Cada componente fornece uma parte da informação necessária para intervir.

4.3.2.1. Oportunidades

Neste primeiro ponto é estabelecida a ponte entre as qualidades espaciais e as sociais e os seus respectivos potenciais. Procura-se responder à seguinte questão: potencial para fazer o quê, com quem, como e durante quanto tempo? Para isso é preciso primeiro rever as qualidades que cada secção possui como recurso para a intervenção, que motiva e sustenta a concretização da oportunidade.

Potenciais espaciais e culturais (quadro 4.1)

Na Secção Vale Central de Chelas, os espaços ainda em aberto correspondem, na sua maioria, a situações acidentadas ou húmidas, vistas, por isso, como desapropriadas para edificar. Porém, estas situações, aparentemente inoportunas, reúnem as condições ideais para o uso do solo como espaço de produção. Aquilo que é visto como negativo corresponde precisamente às qualidades úteis para a cativação e transformação do espaço. Os recursos espaciais são, então, a fertilidade que os solos oferecem e o isolamento da poluição típica da cidade. Como recurso cultural destacam-se a actual apropriação de algum espaço no vale para hortas privadas.

Na Secção Marvila a existência dos Espaços em Aberto relacionam-se com o antigo sistema rural que, embora já muito apagado, é ainda um forte marco cultural na paisagem e nas comunidades. Aqui o recurso baseia-se na diversidade cultural assente, quer no património rural, quer nas actuais apropriações ligadas ao aproveitamento da disponibilidade e pendência dos espaços para recreio e produção de alimentos.

A Secção Braço de Prata beneficia, também, de uma diversidade cultural, mas neste caso ligada ao passado industrial da região. Para além da diversidade cultural como factor de arranque oferece também o “abrigo”, ou seja, a infra-estrutura que possivelmente medeia e auxilia a intervenção. Aqui predomina um maior número de construções para habitação, armazéns, oficinas e fábricas muitas vezes abandonadas, que possivelmente podem abrigar e exponenciar todo um novo conjunto de utilizações. Aumenta o leque de oportunidades, acrescenta recursos ao processo de intervenção e amplia a capacidade de sucesso de activação.

Potenciais sócio-económicos (quadro 4.1)

O objectivo é detectar os potenciais recursos humanos que possam participar no processo de activação, associados quer à concepção, construção e/ou utilização dos espaços e dos percursos.

Vale Central de Chelas - vontade individual.

Nesta secção a iniciativa de apropriar os terrenos intersticiais parte de uma vontade individual dos moradores que se deslocam de um dos núcleos, Chelas ou Olaias, até às suas hortas privadas. Apesar da insistência nesta apropriação como indicador da vontade social, isto não quer dizer que não possam existir outros motivos para o envolvimento das pessoas no processo de activação de um qualquer espaço. Nesta secção a força humana concentra-se nas malhas consolidadas dos respectivos núcleos urbanos, longe do espaço acidentado deixado por rematar entre eles. Ao contrário das restantes secções, aqui a intervenção não leva tanto em conta o utilizador passivo, tem de existir um motivo forte que leve as pessoas a deslocarem-se até ao espaço.

Marvila - vontade colectiva.

Nesta secção o território é mais fragmentado e marginal à metrópole, isolando as pessoas em pequenas concentrações urbanas, maioritariamente bairros de realojamento social. Estes bairros possuem, normalmente, uma identidade cultural muito própria e caracterizam-se por um forte dinâmica comunitária e de transformação. São comunidades potencialmente mais activas, onde o sentimento de pertença é mais forte e que se comprometem com mais facilidade. Existem já uma série de associações e outras entidades com grande capacidade de organização e que participam activamente nas actividades comunitárias dos respectivos bairros.

Braço de Prata - vontade criativa e vontade empresarial.

Nesta secção, com a aproximação ao rio, o tecido urbano torna-se mais contínuo e misturam-se as comunidades ancestrais, ligadas aos usos prévios quer rurais quer industriais, com comunidades mais jovens ligadas aos usos contemporâneos que têm vindo a reocupar esta zona da cidade. Foram detectados dois tipos de vontade em intervir e transformar o espaço. Por um lado uma vontade

criativa proveniente, quer das várias entidades culturais (universidade, museu, centro cultural, etc.) que aí existem, quer da população ligada à arte que tem progressivamente procurado esta área como local de residência e produção (expressão). A outra vontade é a empresarial ligada às entidades privadas que se podem interessar e investir. Existem, nesta zona, uma série de novas empresas, nomeadamente as ligadas à publicidade, televisão e cinema (midi), que constantemente precisam de espaço para trabalhar e comunicar (expor). Mesmo quando não estão directamente ligadas à arte podem ser cruciais no apoio económico a um determinado evento interventivo, onde as contrapartidas publicitárias vingam pela localização privilegiada junto ao rio, mais exposta aos olhares da cidade.

Quadro 4.1. Potenciais culturais, espaciais e sócio-económicos das secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.

	Vale Central de Chelas	Marvila	Braço de Prata
Carácter	Intersticial	Vernacular	Industrial / Portuário
Fluxos	Canalização	Divagação	Fixação
Qualidades Culturais e espaciais	Fertilidade e Isolamento	Diversidade cultural	Diversidade cultural e infra-estrutural
Vontade Social	Individual	Colectiva	Criativa e Empresarial

Oportunidades

O quadro 4.2 refere as oportunidades das secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata, que se apresentam seguidamente.

Quadro 4.2. Oportunidade das secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.

	1. Vale Central de Chelas	2. Marvila	3. Braço de Prata
a. Atitude	Despertar	Reinterpretar	Reconhecer
b. Usos	Produção/Protecção	Múltiplos - culturais e/ou comunitários	Múltiplos – culturais ou empresariais
c. Tempo	Permanente/Rotativo	Temporário/Sequencial	Temporário -> Permanente
d. Processo Génese	Pioneiro	Regenerativo	Completo

a) Atitude perante os recursos

a1) Secção Vale Central de Chelas

Despertar o espaço “virgem”, como que em estado de latência, pronto a dar frutos. Nas situações de vale estão reunidas as condições ideais para uma apropriação que nunca chegou a acontecer por inteiro. Aqui a intenção é precisamente reconverter esta situação através do despertar do potencial escondido nas características intrínsecas de fertilidade dos espaços.

a2) Secção Marvila

Reinterpretar os espaços abandonados, repletos de vestígios do passado, que agora adquirem um novo uso idêntico ou não ao anterior. O exercício de reinterpretar implica um processo criativo na adaptação dos espaços e respectivos recursos ao contexto actual.

a3) Secção Braço de Prata

Reconhecer a transformação dos espaços e a reconversão dos recursos de cariz industrial em novos usos. Aqui a concretização de uma qualquer oportunidade é favorecida pela disponibilidade e qualidade dos recursos de cariz industrial que não só fornecem o cenário como também as infra-estruturas necessárias para reactivação/transformação dos espaços.

b) Tipo de usos possíveis

b1) Secção Vale Central de Chelas

Produção / Protecção. Adaptados às condições ecológicas.

b2) Secção Marvila

Múltiplos. De, com e para as comunidades locais.

b3) Secção Braço de Prata

Múltiplos. De, com e para a cidade.

c) Tempo e compasso de duração das intervenções e respectivos usos

c1) Secção Vale Central de Chelas

Permanente/Rotativo. Tendo já em vista a expansão da utilização de produção e recreio é proposta a permanência deste uso como forma de proteger os espaços de outros usos menos apropriados. Por outro lado, esta permanência poderia ser rotativa, onde se vão alternando os sub-usos, os sub-espaços e as pessoas que os apropriam.

c2) Secção Marvila

Temporário/Sequencial. Nesta secção surgem espaços mais oportunos sujeitos, por isso, a uma maior pressão imobiliária. Aqui as utilizações são restringidas não por condicionantes ecológicas mas antes pelo acordo com o proprietário e pelo imprevisível tempo até o terreno ser reivindicado para a construção de edificado. As intervenções e utilizações serão, assim, temporárias e sequenciais, ou seja democratizadas. Um mesmo espaço pode durante um determinado período de tempo abrigar um evento e no seguinte servir para “jogar à bola”.

c3) Secção Braço de Prata

Temporário -> Permanente. Aqui a lógica temporal é idêntica à da secção anterior mas acrescida da hipótese da permanência de um determinado uso. Muitas vezes as utilizações temporárias não programadas evoluem em espaços públicos e semi-públicos utilizados de forma intensiva e tornar-se pontos de partida para novos serviços e empresas média. Aquilo que começa por uma simples apropriação informal pode atrair um grupo muito diversificado de utilizadores e provocar um efeito catalítico na cultura e economia local. Quando devidamente integradas, reconhecidas e aceites passam a depender unicamente das questões burocráticas (legalidade, limite temporal do contrato, etc.) para a sua permanência.

d) Processo génese

A génese corresponde ao carácter da intervenção inicial, que é condicionado pelo grau de maturidade de cada secção, reflectindo a qualidade e quantidade de energia necessária para o processo de activação dos espaços.

d1) Secção Vale Central de Chelas

Pioneiro. Embora estes espaços possuam um valor intrínseco associado à fertilidade, a sua utilização envolve, na realidade, um maior dispêndio de energia quando comparado com outro tipo de transformações mais imediatas e menos dispendiosas. São espaços menos presentes na memória colectiva dos habitantes da cidade, fisicamente mais isolados, com um maior número de condicionantes, o que leva, também, a um leque mais reduzido de utilizações possíveis. São espaços actualmente pouco atractivos, quer para investir, quer como espaço de lazer e estadia. De forma a irrigar estes espaços de vida, dando-lhes um novo sentido, é necessário lidar com toda uma série de

questões que vão desde os proprietários, passando pelos problemas de acesso, até ao arranjar de formas de dar a conhecer o espaço às pessoas e de amarração entre os dois.

d2) Secção Marvila

Regenerativo. Os espaços, embora indefinido quanto à função, possui uma forma mais ou menos perceptível e uma identidade mais própria, quer pelas apropriações espontâneas actuais, quer pelos atributos vernaculares. São espaços que outrora foram utilizados com uma qualquer finalidade, ao contrário dos da Secção Vale Central de Chelas que provavelmente nunca foram apropriados. São, também, espaços mais planos, melhor integrados no tecido urbano e que, por isso, exigem um menor dispêndio de energia por comparação com os da secção anterior. O processo génese da activação destes espaços é, então, regenerativo, partindo de uma situação intermédia, onde a energia é dispendida na criação de algo que torne os espaços novamente úteis.

d3) Secção Braço de Prata

Completo. Neste ultimo caso predominam espaços também definidos quanto à forma e identidade, que se encontram contudo numa situação de transição quanto à função. A intervenção torna-se, assim, num processo mais imediato e, por assumir funções urbanas mais abrangentes, exige um tipo de energia diferente do da secção anterior. Trata-se de um processo de remate onde se pretende que os poucos Espaços em Aberto que sobram assumam o papel como os veículos primordiais para a experimentação e expressão da cidade. Os Espaços em Aberto em vez contribuírem para a descontinuidade do tecido urbano, ao reactivarem, passam a completá-lo, tornando contínuas as vivências urbanas.

4.3.2.2. Implementação da estrutura de acesso

A síntese da implementação da estrutura de acesso para as três secções em estudo, encontra-se no quadro 4.3.

Quadro 4.3. Implementação da Estrutura nas secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.

Implementação da Estrutura	1. Vale Central de Chelas	2. Marvila	3. Braço de Prata
a. Ritmo	_____	____ . ____ . ____
b. Movimento	Contínuo/Contrastante	Intermitente	Desacelerado
c. Operação	Construir	Recombinar	Recompôr
d. Estratégia	Comunicar	Expandir a Oportunidade	Sublinhar

No quadro 4.3. define-se o conjunto das lógicas e operações que concretizam a estrutura de acesso:

a) Ritmo. O ritmo representa graficamente a repetição de ocorrências da mesma natureza o que influencia a forma do movimento, descrito de seguida em b).

b) Movimento. Está ligado aos fluxos e cadências de circulação próprios de cada secção e são propostas as formas de movimento com a dupla função de caracterizar o percurso e orientar a intervenção.

b1) Secção Vale Central de Chelas

Contínuo/Contrastante. Nesta secção a circulação da água, do comboio e, após a primeira operação de construção, a pedonal, contrastam, entre si, as várias velocidades, num movimento contínuo ao longo do vale.

b.2) Secção Marvila

Intermitente. O movimento, aqui, é ritmado pelo intercalar entre as linhas (azinhagas) e os pontos (quintas, hortas, etc).

b.3) Secção Braço de Prata

Desacelerado. O movimento abranda com a proximidade entre os pontos. Aqui a linha torna-se, ela própria, a pontuação.

c) Operação. Corresponde ao tipo de Intervenção necessária para completar a rede.

c.1) Secção Vale Central de Chelas

Construir a linha proposta que ainda não existe. Embora visíveis, os trilhos não estão formalizados nem são acessíveis para todos.

c.2) Secção Marvila

Recombinar as linhas (azinhagas) já existentes mas já muito degradadas pelo abandono e fragmentadas, não sendo sempre perceptível a continuidade entre elas.

c.3) Secção Braço de Prata

Recompor a linha que já existente e que fisicamente está completa mas que precisa de ser reavivada e mantida.

d) Estratégia. Reflecte a forma como se relaciona a estrutura proposta com a LFCIL que, por sua vez, influencia a forma como se intervêm nos espaços

d.1) Secção Vale Central de Chelas

Comunicar. Aproveitar o contacto directo entre a LFCIL e o Itinerário Imediato proposto (pedonal), que atravessa o Espaço em Aberto ao longo do Vale de Alcântara, e estabelecer uma relação (visual e/ou estrutural) contínua entre os dois.

d.2) Secção Marvila

Expandir a Oportunidade. Os itinerários de divagação interceptam a LFCIL em vários pontos com a intenção de eventualmente proporcionar uma alternativa ao movimento, no sentido de explorar a riqueza do território adjacente.

d.3) Secção Braço de Prata

Sublinhar. Aqui o itinerário imediato acompanha a LFCIL mas sem contactar directamente com ela. É sublinhada a presença e o sentido de movimento da LFCIL através de uma série de encontros pontuais entre os dois.

4.3.2.3. Condicionantes espaciais e temporais das oportunidades nos espaços

Um qualquer Espaço em Aberto pode hipoteticamente ser alvo de uma qualquer intenção em intervir e usufruir. No entanto, para tal acontecer é necessário ultrapassar um conjunto específico de barreiras, como por exemplo as de propriedade ou acessibilidade, que determinam, necessariamente, o tipo de ocupação que é possível naquele espaço. A vontade humana em tirar partido tem, assim, de encaixar nas condições próprias de cada espaço.

Surge, neste ponto, o cruzamento de duas dessas restrições, neste caso, as espaciais e as temporais. Consoante a qualidade da superfície, ou seja, se o espaço é planáltico, húmido ou acidentado, o leque (contingência) de oportunidades é maior ou menor e o tipo de oportunidade necessariamente diferente. Consoante esteja previsto na Proposta de revisão do PDM de Lisboa (CML, 2010a) se o espaço está programado para consolidar com edificação habitacional e/ou equipamentos ou não, o tempo de duração da oportunidade pode ser menor ou maior, respectivamente.

Quando interceptadas as condicionantes espaciais com as temporais (Fig. 4.13) é possível identificar as combinações que diferenciam os espaços mais apetecíveis, dos mais condicionados, passando pelos mais protegidos. Um espaço em situação de planalto onde não é prevista a construção de edificado é o espaço ideal para toda uma gama de usos que seriam impossíveis noutras condições. No oposto, estão os espaços acidentados, onde é prevista a edificação, com o menor leque de oportunidades possíveis e onde o risco de um súbito terminar é maior. Assim sendo são os espaços menos apetecíveis para ocupar fisicamente ou onde investir. Os espaços em situação húmida, onde não é prevista a edificação (CML, 2010a), são os espaços mais protegidos por excelência. São os espaços onde a apropriação espontânea está mais protegida de um término súbito. Devido à condição ecológica, pouco apropriada à edificação mas apropriada, por exemplo, à produção, e por estarem previstos na Proposta de revisão do PDM de Lisboa (CML, 2010a) como áreas a consolidar com espaços verdes de recreio e produção, são menos apetecíveis que os planálticos, mais afastados do conflito de interesses e, por todas estas razões, os que oferecem às apropriações as melhores hipóteses de sobreviver.

A carta de condicionantes espaciais e temporais da oportunidade nos espaços constitui mais um elemento de consulta que auxilia o raciocínio da intervenção num determinado espaço ou conjunto de espaços.

4.3.2.4. Espaços de intervenção prioritária

Neste ponto surge a estratégia espacial através do destaque dos espaços que, por diferentes razões, deveriam ser pensados e intervencionados em primeiro lugar (Fig. 4.14). Referem-se de seguida os tipos de espaços de intervenção prioritária.

Espaços estratégicos

Espaços responsáveis por tornar visível a coerência da estrutura. São espaços com relação de vizinhança com a estrutura e que, por isso, influenciam directamente a oportunidade que o percurso oferece e a imagem que transmite.

Espaços culturais

Espaços importantes na revelação identitária da paisagem onde se inserem. Podem ser quintas abandonadas, infra-estruturas industriais desactivadas ou pátios subutilizados.

Espaços ecológicos

Espaços pertencentes à estrutura ecológica que, por estarem programados na Proposta de revisão do PDM de Lisboa (CML, 2010a) para consolidar com edificação habitacional e/ou equipamentos, precisam de ser fortemente defendidos. A intervenção nestes espaços surge como prioritária na urgência de reclamar o espaço como desadequado à edificação através de uma intervenção de carácter contestatário e de revolta contra o seu destino.

4.3.2.5. Processos de intervenção nos espaços

Antes de perceber que tipo de processos as intervenções têm de passar em cada secção, é apresentado, de forma breve, um possível planeamento coerente da estratégia a ser aplicada numa qualquer destas intervenções. Como sugerido por Moradiellos M. (2010) no “Manual Metodológico para a Acção Urbana”, para efectuar uma transformação pró-activa de um espaço desocupado, é necessário considerar os seguintes elementos (etapas): oportunidade, mediação e processo.

Oportunidade

A oportunidade é o elemento catalisador que dá o impulso necessário, a fim de, por um lado, chegar a uma ideia capaz de inspirar e convencer a equipa e, por outro, propor uma linha de base para determinar como e onde a intervenção terá lugar. Pode existir uma ideia brilhante, mas não se saber o momento ou local para implementá-lo, ou pode existir um espaço disponível, mas a total falta de iniciativa. Às vezes, a oportunidade é a conjugação de duas preocupações diferentes, cada uma com uma parte do kit básico para a realização das acções urbanas. A oportunidade envolve os seguintes ingredientes: um espaço, um momento ou tempo, uma equipa, uma ideia, um desejo pelo desafio e de diversão e, se possível, uma instituição interessada nas preocupações da equipa.

Mediação

Este trabalho é sem dúvida o mais demorado e difícil, mas é também o mais estimulante do ponto de vista estratégico. É a etapa onde são feitas as jogadas estratégicas e todo o progresso, preparando as bases para a ocorrência da intervenção. É nesta fase que se convence, atrai e obtêm os elementos elaborados na do passo anterior de concepção. A mediação envolve os seguintes elementos: um evento, financiamento, a legalidade e a instituição.

Processo

O processo é a etapa final quando tudo está pronto, os elementos recolhidos e apresentados, e quando é iniciada a tomada de posse sobre o terreno. O processo contém os seguintes elementos: gestão, acção e divulgação.

Acção perante o recurso e processos (quadro 4.4)

Secção Vale Central de Chelas

Aproveitar a situação de solo, água e luz favorável à produção. Mediar com o proprietário e com o utilizador e informar a existência da oportunidade.

Secção Marvila

Criar algo novo com base nas infra-estruturas de cariz rural. Envolver as comunidades activas e entidades criativas. Proporcionar situações, ou seja, organizar e gerir eventos, workshops, acções, etc.

Secção Braço de Prata

Reaproveitar as Infra-estruturas de cariz industrial. Tornar possível a acção e divulgar as oportunidades proporcionadas.

Quadro 4.4. Acções e processos de intervenção nas secções Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata.

Intervenção	Vale Central de Chelas	Marvila	Braço de Prata
Recurso	Solo, água e ar	Infra-estruturas de cariz rural	Infra-estruturas de cariz industrial
Acção	Aproveitar	Criar	Reaproveitar
Processos	Mediar e Informar	Envolver e Proporcionar	Autorizar e Divulgar

4.3.3. Dinâmicas da proposta de intervenção em três Espaços em Aberto na Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa

Serão apresentadas 3 oportunidades de intervenção, uma em cada secção. Assim é possível demonstrar como se conjugam as intenções programáticas com as situações específicas.

4.3.3.1. Vale, na Secção Vale Central de Chelas

Enquadramento

Nesta secção foi seleccionado o próprio Vale Central de Chelas como alvo de intervenção, por ser um espaço de intervenção prioritária, estratégico na leitura da estrutura e na relação directa com a linha do comboio e onde está concentrado o potencial da própria secção. No quadro 4.5 encontra-se a revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam esta área.

Quadro 4.5. Revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam o Vale de Chelas, Secção Vale Central de Chelas.

Oportunidades	Qualidades	Espaciais Humanas	Fertilidade Vontade individual
	Potenciais	Atitude Tipo Tempo Processo	Despertar Produção/protecção Permanente/rotativo Pioneiro
Implementação da estrutura de acesso		Movimento Intervenção Estratégia	Contínuo/Contrastante Construir Comunicar
Condicionantes espaciais e temporais das oportunidades nos espaços		Contingência Oportunidade Tempo	Média - Menor Produção/Protecção Maior duração
Espaços de intervenção prioritária		Sim	Estratégico
Processos de intervenção nos espaços		Recurso Acção Processos	Sol, ar, solo e água Aproveitar Mediar e informar

Intervenção

A área total de intervenção inclui duas partes totalmente distintas do ponto de vista programático. No fundo do vale, a zona adjacente à linha de água (leito de cheia) é mais plana e reúne todo um potencial diferente das vertentes, neste caso inclinadas, onde os usos possíveis são mais restritos. Foi então perspectivada uma zona de produção na área plana e de protecção quando o declive acentua. A ideia de aproveitar o espaço para a produção hortícola pública esteve ligada a várias razões. A apropriação dos Espaços em Aberto para a prática do cultivo como fenómeno que já ocorre no próprio espaço e noutros muito próximos (ex. Parque Hortícola de Chelas). Esta tendência serve como indicador de uma vontade social específica e de uma aptidão do espaço em suportar essa mesma vontade. Para além disso, surgiu, neste trabalho, a necessidade de demonstrar como poderia funcionar um destes casos, visto serem, não só, uma das únicas mas também uma das mais intensas apropriações que ocorrem em Lisboa (Cidade). Esta área reúne três características essenciais para a concretização de hortas mas desapropriadas para outros usos, como por exemplo o da edificação. São elas a acumulação da água, a fertilidade do solo e a condição do ar, longe da poluição provocada pela circulação automóvel.

Operações no espaço

- a) Construir o itinerário imediato através de uma pavimentação.
- b) Recombinar o itinerário de divagação inclusa (azinhagas) através de algum restauro nas zonas necessárias.
- c) Formalizar a linha de água e as bacias de retenção/infiltração através de vegetação e materiais específicos.
- d) Marcar o parcelamento base responsável: pela distribuição da água; pela circulação dos hortelões; e pelo desenho (influenciador da percepção e orientação).
- e) Plantar a vertente.

Desenho

O desenho usa a morfologia do terreno revelando-a no sentido do vale através do parcelamento da zona adjacente à linha de água e do revestimento da zona de remate (vertente envolvente). Pretendeu-se também um jogo de velocidades entre os vários modos de deslocação (comboio, bicicleta, pé) e que a descoberta e percepção da paisagem (morfológica) se verifique a partir da leitura da transformação da forma das parcelas consoante essas mesmas diferentes velocidades. Assim é estabelecida a comunicação entre a LFCIL e o Espaço em Aberto, numa relação constante entre as pessoas e a paisagem, quer sejam as pessoas que percorrem o vale de comboio, a pé ou de bicicleta ou as pessoas que o utilizam (Fig. 4.15).

Cada parcela base tem em média a mesma área (2500 m²) mas não a mesma forma. A forma transforma-se consoante a morfologia da paisagem onde se integra. Adota uma forma mais comprimida (proporções máximas de 20 m por 125 m) onde o vale estreita e uma forma mais compacta (proporções máximas de 40 m por 62 m) onde o vale alarga, não chegando nunca à forma

quadrangular. As parcelas adoptam, assim, uma forma rectangular orientada sempre no sentido do vale (sentido da linha de água) e introduzindo variações pela modificação da sua métrica.

A zona adjacente à linha de água é rematada por uma vertente de elevado declive (vale encaixado) onde a disposição de plantação acompanha as variações morfológicas do vale. Condensa onde o vale é estreito e dispersa quando o vale alarga.

Apropriação e morfose

O processo de apropriação e transformação (morfose) do espaço dá-se de uma forma democratizada em todos os sentidos. Foi prevista a rotação: das utilizações e produtos cultivados em cada sub-parcela; da compartimentação de cada parcela base em sub-parcelas; e das pessoas que se apropriam de cada sub-parcela. Quanto à compartimentação, cada parcela base tem em média 2500 m² e pode ser subdividida, no máximo, em 50 novas parcelas de 50 m² cada para Hortas de Recreio ou em 25 parcelas de 100 m² para Hortas Sociais, de uso individual, familiar ou colectivo (Folgosa, 2011).

Sistema da água

a) Condução. É proposta a formalização da linha de água principal, “natural” e asseguradas as linhas secundárias artificiais, de distribuição, que circulam pela malha do parcelamento base fazendo chegar a água a todo o lado.

b) Acumulação. É proposto um sistema de reserva de água composto por três reservatórios devidamente espaçados entre si que acumulam a água proveniente das parcelas a montante e a distribuem, quando necessário, pelas parcelas a jusante. Dois dos três reservatórios propostos localizam-se em bacias de retenção/infiltração existentes (consultadas na Proposta de revisão do PDM de Lisboa).

Mediação, gestão e manutenção

A concretização desta oportunidade no espaço não seria possível sem uma entidade capaz de mediar o espaço entre os interessados e os proprietários (neste caso maioritariamente a REFER), de gerir as pessoas, a água e outros recursos, e de manter a estrutura base de acesso e da água. Para tal é necessária uma equipa (criativa), um escritório (sede) e uma instituição (financiamento). Neste sentido, o Parque da Bela Vista parece ser a entidade com maior potencial para exercer estes cargos. Este raciocínio parte do facto de que o Parque da Bela Vista como instituição possuir já uma equipa e recursos próprios e apropriados a esta nova situação, o que levaria a um grande poupança na energia dispendida em formar uma nova equipa de trabalho, num novo edifício e com recursos novos, tudo de raiz. Assim o Parque da Bela Vista passaria a ter, para além de uma zona de recreio, uma zona de produção.

Na figura 15 encontram-se os desenhos das propostas

Figura 4.15. Desenhos da Proposta para o Vale de Chelas, na secção Vale Central de Chelas: Plano Geral



Figura 4.15 (continuação). Desenhos da Proposta para o Vale de Chelas, na secção Vale Central de Chelas: Isométrica e Perspectiva



ISOMÉTRICA



PERSPECTIVA

4.3.3.2. Terreno da Quinta dos Alfinetes, na Secção Marvila

Enquadramento

Nesta secção foi seleccionado um espaço que, embora não seja ele próprio um espaço de intervenção prioritário, possui características muito próprias e representa uma condição também ela muito própria daquela paisagem. O espaço, em causa, é enquadrado pelo Palácio dos Alfinetes e faz parte dos terrenos da Quinta dos Alfinetes. No quadro 4.6 encontra-se a revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam a Quinta dos Alfinetes, na Secção Marvila.

Quadro 4.6. Revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam a Quinta dos Alfinetes, na Secção Marvila.

Oportunidades	Qualidades	Espaciais	Diversidade cultural (património rural) e cultivo
		Humanas	Vontade colectiva (social, comunitária)
	Potenciais	Atitude	Reinterpretar
		Tipo	Múltiplo (social)
Implementação da estrutura de acesso		Tempo	Temporário/sequencial (democratizado)
		Processo	Regenerativo (reactivação)
		Movimento	Ritmado
		Intervenção	Recombinar
Condicionantes espaciais e temporais das oportunidades nos espaços		Estratégia	Expandir a oportunidade
		Contingência	Maior
		Oportunidade	Múltipla
Espaços de intervenção prioritária		Tempo	Varia (a)
		Sim	????
Processos de intervenção nos espaços		Recurso	Infra-estruturas de cariz rural
		Acção	Criar (algo sobe/a partir do rural)
		Processos	Envolver/Proporcionar (b)

- (a) . Menor tempo de duração: terrenos públicos (ou privados) a edificar (cerca de metade entrou, durante o presente estudo, em obras de construção).
- . Maior tempo de duração: terrenos privados, onde, após ultrapassado o acordo com o proprietário, o uso temporário (ou a sequencia/acumulação de usos) pode, potencialmente, durar mais tempo, por estar mais protegido da edificação.
- (b) Envolver comunidades activas e entidades criativas; proporcionar (organizar e gerir) situações (eventos, workshops, acções).

Breve descrição - Quinta dos Alfinetes

De palácio passou a fábrica, de fábrica passou a ruína. Das mãos de um banco passou para as da Fundação Luso-Brasileira que ficou sem verbas e acabou na posse do Município. De local para um projecto de Niemeyer passou a um ermo local. De entrada orgulhosa passou a curioso enquadramento para flores silvestres com “mono” ao fundo. (Henriques, 2009).

A Sede da Fundação Luso-Brasileira foi um projecto concebido pelo arquitecto brasileiro Óscar Niemeyer no início dos anos 90 e é o seu único projecto em Portugal continental. A obra está parada desde 1999. Situado em Chelas, o terreno de 16 mil metros quadrados na Quinta dos Alfinetes foi entregue pela Câmara de Lisboa à Fundação Luso-Brasileira para que esta ali fizesse a sua sede. O

projecto incluía, além do edifício-sede, um anfiteatro em forma de cilindro, uma zona comercial, espaços para exposições e biblioteca. Na quinta existia um palácio cuja reconstrução devia ter sido feita pela fundação, para nele instalar um instituto de formação de quadros dos países lusófonos. A obra até começou, só que o milhão e meio de contos (7,5 milhões de euros) necessários para que prosseguisse nunca apareceram e os trabalhos pararam em 1999, estavam já feitas as fundações, o primeiro piso e várias colunas de ferro apontadas ao céu. "Não houve vontade nem empenho das autoridades portuguesas, dos diferentes Governos", observa Rebelo de Sousa (Henriques, 2009). "E as empresas brasileiras que tinham prometido donativos foram entretanto privatizadas e entenderam que já não deviam contribuir". Goradas foram, também, as hipóteses de instalar no local outras instituições, como o Instituto da Cooperação. Têm dez anos os escombros do que devia ser a obra de Niemeyer em Lisboa. O ex-presidente da fundação considera o processo lamentável. Os terrenos foram devolvidos à autarquia em 2004, em troca de 750 mil euros, que serviram à instituição luso-brasileira para pagar as dívidas às construtoras. O local permaneceu vedado, ao abandono, até há cerca de ano e meio, altura em que o local foi vandalizado sendo rebentadas as protecções e roubadas as placas de metal que ali existiam. Por esta altura, a Quinta dos Alfinetes tornou-se também local de deposição clandestina de entulhos. "O local necessita urgentemente de voltar a ser vedado", reclama o presidente da Junta de Freguesia de Marvila, Belarmino Silva. "A câmara deve resolver este assunto" (Henriques, 2009).

Um outro acontecimento neste local foi o arrasar das hortas comunitárias que existiam no espaço a Sul da Quinta dos Alfinetes, imediatamente a Este da Escola Básica 2,3 de Marvila. Aquando a experimentação do percurso (Outubro 2010) foi verificada a existência de uma extensa área de hortas, aparentemente activas e bem organizadas. Mas quando o local foi visitado novamente (Março 2011) existia apenas uma superfície de terra revirada totalmente vazia. Em conversa com um ex-utilizador, foi explicada a importância daquelas hortas, em especial, para as comunidades locais. Surgiu de forma espontânea e, ao contrário das hortas de Chelas, mais a Oeste, onde a razão de cultivo é, maioritariamente, a venda dos produtos como complemento ao rendimento familiar, funcionava como espaço comunitário onde todos se juntavam e onde cada um tinha o seu espaço para se divertir. Era um espaço com um significado especial para a comunidade. A importância deste e outros espaços apropriados, onde a comunidade encontra o sentimento de pretensa, é acrescida pela monotonia e monofuncionalidade do próprio bairro, onde os poucos espaços úteis aos cidadãos são extremamente estereotipados, descaracterizados e impessoais. Este e outros espaços, muito próximos, estão a ser preparados para o início de obras de construção de edificado para a habitação como previsto no PDM.

Intervenção

Pela controvérsia própria do espaço seria de esperar que a intervenção adoptasse um carácter mais criativo e provocatório, como acto de revolta contra a situação criada e contra as condições em que o espaço foi deixado. Porém, a oportunidade de intervenção apresentada não seguirá directamente este propósito mas acabará por concretiza-lo indirectamente. Ao preencher determinadas necessidades da comunidade local está a ser feita uma crítica indirecta às tentativas falhadas de

tornar o espaço útil. Nesta secção é perspectivada uma intervenção de e para a comunidade. Um local onde cada grupo interessado é responsável pela concepção e execução do seu “plug-in” (construção), em conjunto com a equipa especializada, e pela manutenção das estruturas construídas.

O espaço em causa é enquadrado pelo Palácio dos Alfinetes a Este, pela Escola Básica 2,3 de Marvila a Sul, por um conjunto habitacional, de prédios em banda, seguido do Parque Hortícola de Chelas a Oeste e por outro conjunto habitacional, neste caso de prédios em torre, seguido do restante bairro (zona J) de Chelas a Norte. É um espaço privilegiado: pela posição relativa no bairro (entre a zona mais consolidada a Norte e a mais fragmentada a Sul, futuro centro deste núcleo urbano); pela fácil acessibilidade; e pela vista para o rio. É, também, um espaço estratégico do ponto de vista do crescimento urbano que se tem vindo a dar com relativa força nesta zona, nomeadamente na construção de mais do mesmo: blocos habitacionais totalmente desgarrados do local. A necessidade em manter o espaço aberto e oportuno cresce à medida que vão sendo rematados estes interstícios. O problema não é a densificação em si, mas a forma como a mesma acontece, estruturalmente desgarrada da malha urbana e nunca acompanhada pela rede de comércio, serviços e espaço público, tão necessários ao bom funcionamento da vida urbana. Falha essa que se tem vindo a verificar constantemente nesta zona particular da cidade (Chelas) e que continua a ser negligenciada. Assim a intervenção ganha sentido na forma como responde directamente às necessidades de uma comunidade “abandonada” que mesmo quando se prova participativa, estimulada e activa através de um esforço em criar espaço para si, este lhe é negado e retirado à força. Antes de iniciar a descrição da proposta é importante lembrar que a intervenção assenta no pressuposto de um limite temporal, ou seja, que a qualquer momento, mais ou menos previsível, aquilo que for instalado poderá ter de terminar ou ser deslocado.

A intervenção inclui duas zonas, a zona alvo a activar (para utilizar) e a zona envolvente de encaixe (para rematar) (Fig. 4.16).

A intervenção na zona de activação é explicada segundo os seguintes quatro layers (lógicas):

a. Pré-existências. Corresponde aos restos deixados pela obra da Sede da Fundação Luso-Brasileira, actualmente, parada, ou seja as fundações, o 1º piso e colunas de ferro. É importante não esquecer que antes de se iniciar a fase de apropriação é importante verificar a segurança destas estruturas.

b. Estrutura. Corresponde ao desenho do sistema de acesso e organização interna do espaço. A implementação passa por uma pavimentação, operação que teria de ser financiada e executada pela instituição apoiante camarária ou não.

c. Plug-ins. Corresponde ao input que preenche cada vontade específica, consoante as necessidades e os respectivos compromissos. A decisão de cada Plug-in terá, necessariamente, de ser um acto conjunto entre a equipa multidisciplinar (da câmara ou não) e os moradores ou entidades (ex. escola) interessados. Os materiais de construção poderão ser reciclados, cedidos, alugados ou comprados (nos dois últimos casos pela instituição apoiante). A concretização varia consoante os Plug-ins, mas poderá ser realizada pelos interessados e, se necessário, por técnicos da equipa multidisciplinar.

d. Revestimento arbóreo. É o elemento de sombra e climatização e que completa o desenho. A plantação poderá ser uma acção da instituição (da câmara ou não) ou realizada pelos interessados (moradores ou entidades) nomeadamente através de um evento por exemplo pedagógico ligado à escola onde cada estudante planta uma árvore e depois “cuida” dela até estar grande, e já não precisar de manutenção constante.

Sobre os **Plug-ins.**, consoante as seguintes necessidades detectadas:

- Escola. Usos pedagógicos ligados as crianças e aos pais.
- Mercado. Remessa dos produtos das hortas do Parque Hortícola Chelas.
- Moradores Jovens. Que possuem tempo livre.
- Moradores Idosos. Já reformados.

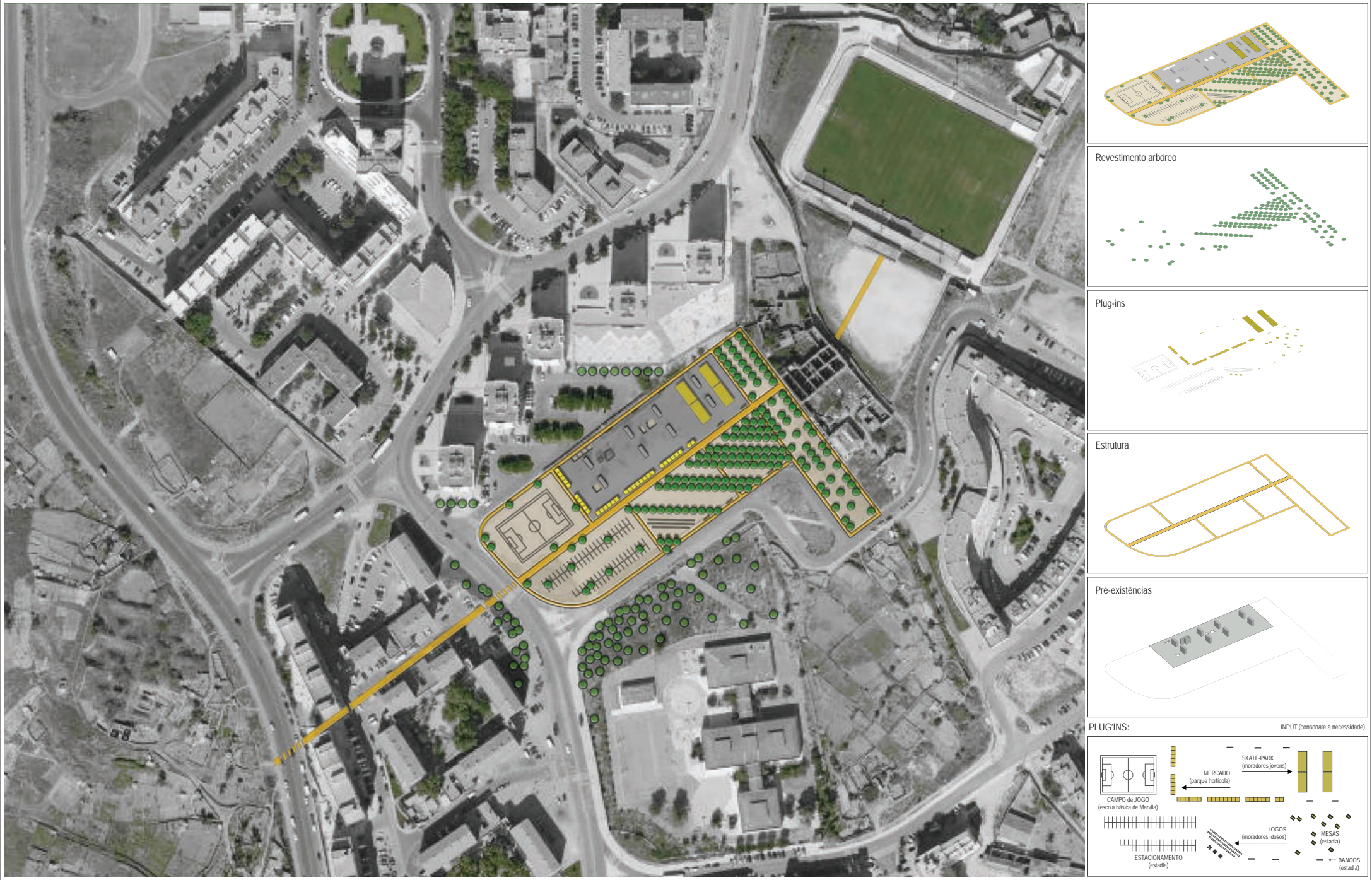
foram perspectivados os seguintes Plug-ins:

- Actividades pedagógicas/criativas ligadas ao funcionamento da cidade e em particular ao “como se constrói a cidade?”
- Linha de tendas ou bancas.
- Skate-park e campo de jogos.
- Mesas de jogo e pistas para o jogo da malha.

e os seguintes Plug-ins complementares:

- Zona com mesas de picnic sob coberto;
- Estacionamento
- Pontos de estadia (bancos) com vista para o Rio

Figura 4.16. Desenhos da Proposta para a Quinta dos Alfinetes, na secção Marvila: Plano Geral





ISOMÉTRICA



PERSPECTIVA 1



Figura 4.16. (continuação) Desenhos da Proposta para a Quinta dos Alfinetes, na secção Marvila: Perspectiva 2

4.3.3.3. Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal, na Secção Braço de Prata

Enquadramento

Nesta secção foi seleccionado o espaço dos Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal (do sec. XX) localizada na, ainda mais antiga, Quinta da Matinha (do sec. XVI). No quadro 4.7 encontra-se a revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam esta secção.

Quadro 4.7. Revisão da informação das estratégias operativas do programa que afectam o espaço dos Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal, na Secção Braço de Prata.

Oportunidades	Qualidades	Espaciais	Diversidade cultural (património industrial) e infra-estrutural (recursos) (ex. armazéns, edifícios abandonados)
		Humanas	Vontade empresarial e vontade criativa
	Potenciais	Atitude	Reconhecimento múltiplo (empresarial (c/ fins lucrativos) e/ou cultural (sem fins lucrativos)
		Tipo	Temporário (empresarial) -> permanente ou temporário (cultural)
		Tempo	Completo (de remate e/ou experimental)
Implementação da estrutura de acesso	Processo		
	Movimento		Desacelerado
Condicionantes espaciais e temporais das oportunidades nos espaços	Intervenção		Recompor
	Estratégia		Sublinhar
	Contingência		Maior e média
Espaços de intervenção prioritária	Oportunidade		Diferenciada não tanto pelas características do espaço mas pelas entidades interessadas
	Tempo		Menor tempo de duração: terrenos públicos (ou privados) a edificar
Processos de intervenção nos espaços	Sim		Estratégico
	Recurso		Infra-estruturas de cariz industrial
	Acção		Reaproveitar
Processos			Autorizar; divulgar

Intervenção

Em 2005 a Câmara Municipal de Lisboa promove um concurso para planear o Plano de Pormenor de Matinha. Em 2007 ocorre a demolição da Antiga Fábrica de Gás da Matinha e dos Armazéns da Matinha, deixando em pé só os quatro gasómetros. Em 2010 o planeamento do Plano de Pormenor de Matinha é ganho pelo ateliê RISCO. O projecto prevê dismantelar os quatro gasómetros, para limpar e voltar a instalar, para depois no seu interior ser construído um hotel, em dois gasómetros, um parque de estacionamento no terceiro, ao passo que o quarto será removido. Esta operação diverge das directivas de conservação patrimonial e respeito por um património industrial tão significativo, alterando profundamente a identidade do local e da sua contextualização (Fig. 4.17).

A hipótese discutida, aqui, é, não tanto a intervenção e gestão do espaço, mas antes, a forma como os gasómetros podem ser oportunos temporariamente ou como alternativa ao hotel e estacionamento. São perspectivados quatro casos, um em cada gasómetro, onde a infra-estrutura pode servir para comunicar, utilizar, transformar ou apreciar.

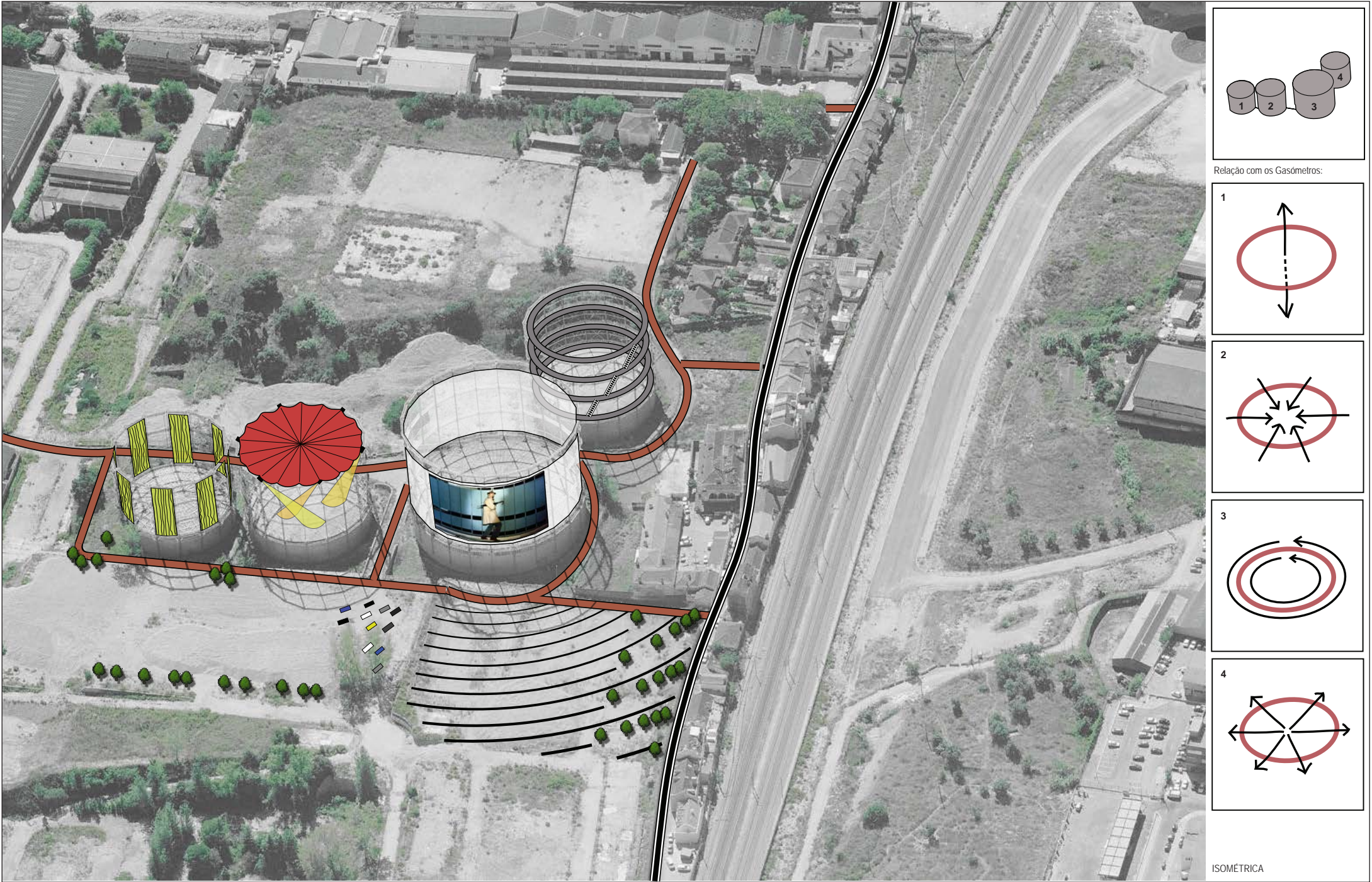
3. Comunicar. A própria infra-estrutura, por ser circular, de grande escala e visível à distância, poderia funcionar como um intermediário de informação, como que uma tela em formato 360°. Poder servir para: publicitar; divulgar eventos, nomeadamente os que ali acontecem; mostrar a história local; ou, mesmo, para projectar um filme.

2. Utilizar. (Conter) O gasómetro pode funcionar como recipiente e cenário a eventos. Podem ser concertos de música, exposições, teatros, desfiles, palestras ou outros espectáculos nomeadamente ligados à dança, que ali podem ganhar força pelo contexto onde decorrem.

1. Transformar. Neste caso a infra-estrutura é pensada como objecto de trabalho a moldar, ou seja, como fonte de inspiração e, simultaneamente, de experimentação e expressão. Aqui, um qualquer grupo de trabalho, pode experimentar e criar algo com e no gasómetro. Pode ser uma instalação, um jardim vertical ou outra intervenção que influencia a visão do gasómetro dando-lhe uma nova interpretação contemporânea.

4. Apreciar. Por último surge a ideia do gasómetro como miradouro. Poderia ser reactivada a estrutura de ascensão que elevasse o visitante para a projecção sob o horizonte.

Figura 4.17. Desenhos da Proposta para os Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal, na Secção Braço de Prata: Isométrica





PERSPECTIVA 1

PERSPECTIVA 2



4.4. Síntese das qualidades existentes e propostas

A figura 4.18 representa uma selecção das qualidades existentes nas três secções programadas, a estrutura de percursos existentes e propostos e, ainda, os três Espaços em Aberto onde se perspectivou uma intervenção.

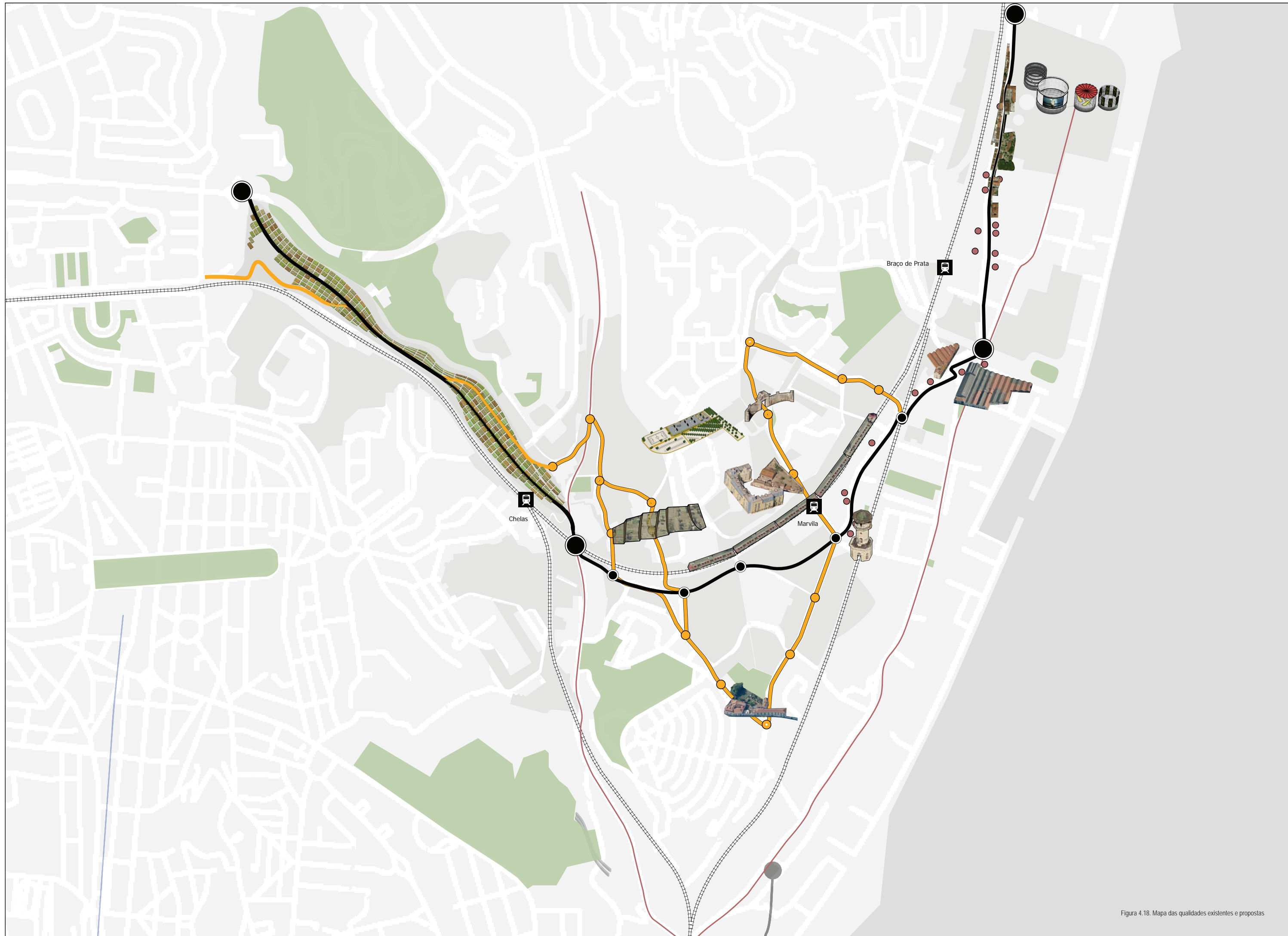


Figura 4.18. Mapa das qualidades existentes e propostas

5. CONCLUSÕES

Concluiu-se que o conceito de Espaços em Aberto se revela suficientemente abrangente e preciso para designar os espaços da cidade caracterizados pela indefinição que apresentam relativamente à sua forma e/ou função e/ou identidade num dado momento da paisagem. Denominados de diferentes formas por diferentes autores, por vezes contraditórias ou redutoras. Optou-se por antecipar um novo conceito, Espaços em Aberto, por ser um termo abrangente, sem uma conotação implícita, capaz de englobar a dimensão espacial e temporal fundamental na sua interpretação e possível projectação e destacando ainda um aspecto considerado determinante o de não implicar um propósito futuro considerado permanente e/ou previamente antecipado. Embora diferentes, estes espaços partilham um factor em comum, o de estarem em aberto a possíveis utilizações ou intervenções urbanas. Têm, por isso, em comum, a relação com o tempo e são sem dúvida os espaços mais versáteis da cidade, capazes de responder às mais recentes, múltiplas e sempre “novas” necessidades da mesma. Outra perspectiva interessante é a de pensar nestas áreas como os organismos “facilmente” mutáveis da cidade. Pelo facto de não possuírem uma identidade, forma ou uso encerrados, tornam-se os espaços com maior potencial para a regeneração urbana e para uma expressão identitária e de memória da sociedade contemporânea.

Sublinha-se a importância do percurso pedonal como forma de estudar a circunstância dos espaços da paisagem, em particular aqueles que estão sujeitos a rápidas alterações, onde a componente relacional e social se apresenta estruturada de forma não convencional e onde a descoberta de oportunidades, centradas na concepção de propostas de intervenção, é iminente. Para analisar e posteriormente diferenciar os Espaços em Aberto estes devem ser contextualizados e experienciados através do contacto directo, que permite tomar consciência de um conjunto alargado de aspectos que seriam provavelmente “invisíveis” numa abordagem tradicional, bem como tomar consciência da sua história e das suas características biofísicas e culturais.

Identifica-se a dificuldade em tipificar os Espaços em Aberto na cidade de Lisboa, dada a multiplicidade de circunstâncias, características e de contextos em que estes surgem. No entanto, foi possível seleccionar um conjunto de critérios de diferenciação entre eles, como contributo para a sua conceptualização e entendimento enquanto ocorrência urbana. A forma de os diferenciar deve basear-se no(s) motivo(s) mais evidentes da sua última transformação, ou de não transformação e na circunstância momentânea em que eles se encontram. Por exemplo, ocorrências extremas do meio natural (impedimento à edificação por risco de inundação ou por risco de erosão), desafecções de um uso claramente reconhecível (agrícola, industrial ou outra), fragmentos do tecido consolidado da cidade (correspondendo a espaços abertos ou edificados de natureza diversa), ou interstícios resultantes da implantação de infra-estruturas.

Com base no conjunto dos espaços em aberto que acompanham a Linha Ferroviária de Cintura Interna de Lisboa, dentro de um limite próprio e diferenciados segundo seis secções, identificaram-se oportunidades, as condicionantes espaciais e temporais das mesmas, e os processos de intervenção

prioritária para as secções de Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata. Pela sua indeterminância e pela sua posição estratégica no sistema urbano os Espaços em Aberto são talvez a maior oportunidade da cidade contemporânea. São os espaços mais flexíveis da cidade, capazes, por isso, de dar uma resposta mais rápida às mais recentes necessidades urbanas. A forma de (re)activar estes espaços foge, então, aos métodos convencionais, nomeadamente, pela imprevisibilidade de reacção às várias acções não permanentes que podem constituir o projecto. A participação/interacção das comunidades com estas acções é precisamente o que estimula a criatividade do projecto. Para cada uma destas 3 secções projectaram-se propostas de intervenção, entendendo-as como processos permanentemente em avaliação e evolução e perspectivando a participação das várias entidades e comunidades urbanas, enquanto elemento fundamental na sua recreação. Na secção Vale Central de Chelas conclui-se sobre a oportunidade de, perante as características ecológicas do Vale de Chelas e necessidade de complemento do rendimento de famílias carenciadas, intervir no sentido de se desenvolverem as hortas urbanas. Na secção de Marvila, com as suas infra-estruturas de cariz rural e possibilidade de envolvimento da população concluiu-se ser oportuno criar um processo de intervenção no sentido de desenvolver um espaço comunitário nos Terreno da Quinta dos Alfinetes com usos pedagógicos, recreativos, de mercado de rua, de lazer ou outros que se tornem ainda mais necessários. Na secção de Braço de Prata onde se localizam os Gasómetros da antiga Fábrica de Gás de Portugal, e outras infra-estruturas de cariz industrial conclui-se pela oportunidade de reaproveitar o espaço para usos recreativos e culturais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alfaiate, M. T., 2000. Expressão dos valores do sítio da paisagem. Tese de Doutoramento, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior de Agronomia. Lisboa.
- Andés, A.M. (ed), 2010. Urbanacción 07/09, V.A. Impresores, 417 p.
- Angélil, M.M. e Klingmann A., 1999. Hybrid morphologies: Infrastructure, architecture, landscape. *Daidalos*, 73, 16-25.
- Augé, M., 1998. Não lugares. Introdução a uma antropologia da sobremodernidade. Bertrand Editora, 2ª ed.
- Bru, E., 2001. Coming from the south. ACTAR, Barcelona.
- Carapinha, A., 2007. Da leveza da cidade. *Monumentos*, 26: 180-183.
- Careri, F., 2002. Walkscapes - El andar como prática estética. Colección Land&Scape Series, Editorial Gustavo Gili SL, Barcelona.
- Cavaco, C.S., 2006. Os espaçamentos ilegítimos ou a condição suburbana do vazio. Faculdade de Arquitectura / UTL, Lisboa.
- Clement, G., 2007. Manifesto del tercer paisaje. GG mínima, Barcelona.
- CML, 2010a. Proposta de revisão de PDM – Elementos constituintes. Plano Director Municipal de Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt>. Acesso em: Dezembro 2010.
- CML, 2010b. A Bicicleta na Cidade – Percursos e corredores. Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/?idc=415&idi=52242>. Acesso em: Dezembro 2010.
- Corner, J., 1999. Eidetic operations and new landscape. In: Recovering landscape - Essays in contemporary landscape architecture, J. Corner (ed.), Princeton Architectural Press, New York, 251-283.
- Corner, J., 2010. Landscape urbanism in the field: The knowledge corridor' San Juan, Puerto Rico. *Landscape Urbanism*, 71, 25-29.
- Cupers, K. e Miessen, M., 2002. Spaces of uncertainty. Wuppertal: Verlag Mueller & Busmann.
- Dias, F.S., 2000. Utopias e realidades para os Vales de Chelas. *Boletim Lisboa Urbanismo*, 9. Disponível em: <http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/003/003/artigo.php?ml=2&x=b9a6pt.xml>. Acesso em: Janeiro 2011.
- Dicionário, 2008. Dicionário da Língua Portuguesa. Porto Editora, Porto.
- Ferreira, A.L., 2001. Terrenos vagos: Contributo para a requalificação da paisagem urbana. Relatório do trabalho de fim de curso em Arquitectura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia / UTL, Lisboa.
- Folgosa, R., 2011. Estratégia Municipal para a dinamização da agricultura urbana em Lisboa. Pelouro do Ambiente, Plano Verde, Espaços Verdes e Espaço Público da CML. Seminário A Horticultura Volta à Cidade, Associação Portuguesa de Horticultura (APH), Instituto Superior de Agronomia. Apresentação disponível em: <http://www.aphorticultura.pt/>. Acesso em: Julho 2010.

- Henriques, A., 2009. Arquitecto brasileiro desenhou edifícios para Chelas, no início dos anos 90 - António Costa não vai desistir de projecto de Niemeyer em terrenos que tem ao abandono. Público, 16.12.2009. Disponível em: http://www.publico.clx.pt/Local/antonio-costa-nao-vai-desistir-de-projecto-de-niemeyer-em-terrenos-que-tem-ao-abandono_1414138. Acesso em: Março 2011.
- Hentila, H.L. e Lindborg, T., 2003. Central micro-peripheries: Temporary uses of central residual spaces as urban development catalysts. 28 p.
- Junta de Freguesia de Alcântara, 2008. Enquadramento histórico. Disponível em: <http://www.jf-alcantara.pt/Default.aspx?Module=ArtigoForm&ID=42>. Acesso em: Novembro 2010.
- Koolhaas, R., 1995. S,M,L,XL- OMA, Surrender. The Monacelli Press, New York.
- Koolhaas, R., 2000. El espacio basura: La modernización y sus sequelas. *Arquitectura Viva*, 74: 23-31.
- Lavadinho, S., 2008. The Pedestrian as Urban Actor. In: *Actions: What you can do with the city*, Giovanna Borasi e Mirko Zardini (eds), Canadian Centre for Architecture, SUN Architecture.
- Lynch, K., 1960. *A Imagem da Cidade*. Edições 70, Lisboa.
- Magalhães, M.R., 2001. *A Arquitectura Paisagista Morfologia e Complexidade*. Editorial Estampa, Lisboa, 525 p.
- Mateus, J., 2007. Spreebogen, 33-91-07. In A. David (Coord.), *Vazios Urbanos - Trienal de Arquitectura de Lisboa*, Caleidoscópio, 13-15.
- Matos, R.S., 2010. *A reinvenção da multifuncionalidade da paisagem em espaço urbano - Reflexões*. Tese de doutoramento em Artes e Técnicas da Paisagem, Universidade de Évora.
- Merleau-Ponty, M., 1999. *Fenomenologia da Percepção*. Martins Fontes, 83-143.
- Meyer-Boake, T., 2006. Void-Spaces: the new urban typology. Recognizing the archetype and diverging. Jason Hurd. *Urban Voids – Grounds for Change Ideas Competition*. Arch 684: Competitions Elective.
- Moertenboeck, P. e Mooshammer, H., 2008. Networked cultures, parallel architectures and the politics of space, NAI Publisher. 141-163.
- Moradiellos, M. 2010. Methodological manual for urban action. A. M. de Andrés (ed), *Urbanacción* 07/09, V.A. Impresores, 261-264.
- Morgado, S., 2005. *Protagonismo de la Ausencia. Interpretación urbanística de la formación metropolitana de Lisboa desde lo desocupado*. Tese de Doctoramiento, Departamento d'Urbanisme i Ordenación del territori, Universidade Politècnica da Catalunya, Barcelona.
- Morgado, S., 2007. Como transformar o Vazio? Cidade, metáfora e projecto em Rem Koolhaas. *Revista ArtiTextos*, Faculdade de Arquitectura, 4, 185-200.
- Morgado, S., 2009. City-Puzzle: joining splinters, infrastructures and other urban pieces. *City Futures* 2009, Madrid, 18 p.
- Norberg-Schulz, C., 1997. *L'art du lieu: Architecture et paysage, permanences et mutations*. Ed. Le Moniteur, Paris.
- Ochoa, A.R., 2005. Dinâmicas de crescimento em metrópoles portuárias tensões a oriente da cidade de Lisboa. *On the w@terfront*, 7, 30-41.

- Overmeyer, K., 2010. Public Becomings. A. M. de Andrés (ed), Urbanacción 07/09, V.A. Impresores, 117-129.
- Penelas, J.L., 2007. Superlugares - los espacios inter-media. Editorial Rueda, Madrid.
- Per, A.F. e Arpa, J., 2008. The public chance - Nuevos paisajes urbanos. Vitoria-Gasteiz, a+t ediciones.
- Pizzetti, I., 1993. Dump-spaces, rubble-spaces, debris-spaces. Casabella ano LVII, 597-598, Milão, p. 125.
- Raumlaborberlin, Maier, J. e Kunstverein, H. (eds), 2008. Raumlaborberlin: Acting In Public. Jovis Verlag, 192 p.
- Ribeiro, L.P.A.F., 1992. Quintas do concelho de Lisboa: Inventário, caracterização e salvaguarda. Trabalho síntese. Provas de aptidão pedagógica e capacidade científica - Assistente estagiário. Instituto Superior de Agronomia / UTL, Lisboa, 16-25.
- Rodrigues, S.I., 2008. Planos Directores de Lisboa. Relatório do trabalho de fim de curso em Arquitectura Paisagista. Instituto Superior de Agronomia / UTL, Lisboa, 4-30.
- Secchi, B., 1993. For a town planning of open spaces. Casabella ano LVII, 597-598, Milão, 116-117.
- Secchi, B., 2003. Urban scenarios and policies. In N. Portas, A. Domingues e J. Cabral (eds), Políticas urbanas - Tendências, estratégias e oportunidades, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 275-283.
- Seixas, J. e Costa, P., 2008. Das cidades criativas à criatividade urbana: Criatividade e governança na cidade contemporânea. Próximo Futuro, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 28 p.
- Sieverts, T., 2003. Cities without cities, an interpretation of the Zwischenstadt. Spon Press, p. 187.
- Silva, F. N. (coord.), 2009. Métodos e técnicas para o desenvolvimento sustentável '08. Coleção Exponentes, CESUR - Centro de sistemas urbanos e regionais, p. 181.
- Solà-Morales, I., 1995. Terrain vague. In C. Davidson (ed), Anyplace, MIT Press, Cambridge, 118-123.
- Szymczak, K., 2010. Hacked spaces. A. M. de Andrés (ed), Urbanacción 07/09, V.A. Impresores, 61-63.
- Tatom, J., 2006. Urban highways and the reluctant public realm. In Charles Waldheim (ed.), Landscape Urbanism Reader, New York: Princeton Architectural Press, 179-195.
- Torres, C.M., 1958. A evolução das linhas portuguesas e o seu significado ferroviário. Gazeta dos Caminhos de Ferro 70, 1682: 61-62. Disponível em: http://pt.wikipedia.org/wiki/Linha_de_Cintura. Acesso em: Novembro 2010.
- Trancit, R., 1986. Finding Lost Space - Theories of urban design. Van Nostrand Reinhold, New York.
- Valera, S., 1999. Espacio privado, espacio público: dialécticas urbanas y construcción de significados. Tres al Cuatro 6: 22-24.
- Waldheim, C., 2006. The landscape urbanism reader. New York: Princeton Architectural Press.
- Weller, R., 2007. Global Theory, Local Practice. In: Landscape Urbanism, Brands, C. (ed), Kerb 15, RMIT Press, 66-71.

ANEXOS

Anexo 1. Aspectos biofísicos e antropológicos dos Espaços em Aberto no percurso em Lisboa

Anexo 2. Percepção e análise dos Espaços em Aberto que acompanham a LFCIL: Sistemas lineares, de referências, ecológicos e de usos

Anexo 3. Registo fotográfico nas três secções programadas: Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata

Anexo 1. Aspectos biofísicos e antropológicos dos Espaços em Aberto no percurso em Lisboa

- 1.1. Espaços em Aberto
- 1.2. Linhas de água e linhas de feito
- 1.3. Altimetria (5 m)
- 1.4. Declives
- 1.5. Geologia
- 1.6. Quintas, aqueduto e elementos de água
- 1.7. Sistema de circulação
- 1.8. Espaço edificado e espaços verdes urbanos
- 1.9. Ortofotomapa

Anexo 2. Percepção e análise dos Espaços em Aberto que acompanham a LFCIL: Sistemas lineares, de referências, ecológicos e de usos

- 2.1. Sistemas lineares e movimento - Rede Viária
- 2.2. Sistemas lineares e movimento - Rede Ferroviária, Rede Metropolitana, Rede Percursos Cicláveis e Rede de Linhas de Água
- 2.3. Sistema de Referências
- 2.4. Sistemas Ecológicos
- 2.5. Sistemas de Usos - Infra-estruturas Portuárias
- 2.6. Sistemas de Usos - Infra-estruturas Viárias e Espaços Arborizados
- 2.7. Sistemas de Usos - Concentração Edificada
- 2.8. Sistemas de Usos - Vernacular
- 2.9. Sistemas de Usos - Industrial

Anexo 3. Registo fotográfico das três secções programadas: Vale Central de Chelas, Marvila e Braço de Prata